Die rechtliche Natur der Haftpflicht nach § 7 des Kraftfahrzeuggesetzes vom 3. Mai 1909.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

bei der

Juristischen Fakultät der Universität Leipzig

ACAD. LUGD. BAT. BIBL.

eingereicht von

Otto Hänlein, bacc. jur.,
aus Freiberg i. S.

Leipzig.
Druck von Emil Glausch.
1914.

Meiner lieben Mutter
in Dankbarkeit gewidmet.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Kapitel I: Einleitung 9
Ausführung. Die rechtliche Natur der Haftpflicht nach § 7 des Kraftfahrzeuggesetzes.

I. Teil.

Rechtliche Naturen der Haftpflicht im allgemeinen.

Kapitel II: Das Verschuldungsprinzip 11
Kapitel III: Das Verursachungsprinzip 16
Kapitel IV: Das Gefährdungsprinzip 27
Kapitel V: Vom Verhältnis der Prinzipien untereinander 38

II. Teil.

Die rechtliche Natur der Haftpflicht für Automobilunfälle.

a. vor dem Inkrafttreten des Kraftfahrzeuggesetzes:

Kapitel VI: Die rechtliche Natur der Haftpflicht für Automobilunfälle vor dem Inkrafttreten des Kraftfahrzeuggesetzes 41

b. nach dem Kraftfahrzeuggesetz,

1. nach Abs. 1 und Abs. 3 des § 7 K.F.G. 45

Kapitel VII: Das Verhältnis zwischen Kraftfahrzeugbetrieb und Unfall 45
Kapitel VIII: Der Zusammenhang zwischen Unfall und Schadensersatz 53
Kapitel IX: Der Haftpflichtige 56

2. nach Abs. 2 des § 7 K.F.G.

Kapitel X: Die Bedingungen des Ausschlusses der Ersatzpflicht 62

Schluss.

Kapitel XI: Zusammenfassung der Ergebnisse der Untersuchung. 71

Literatur.

Adler, K., Unverschuldetes Unrecht. Wien 1910.

v. Bar, Die Lehre vom Kausalzusammenhange. Leipzig 1871.

B.G.B. Kommentar von Reichsgerichtsräten. 2. Aufl. Berlin 1913.

Binding, K., Die Normen und ihre Übertretung. 2. Aufl. Leipzig 1890.

Birkmeyer, Über Ursachenbegriff und Kausalzusammenhang im Strafrecht. Rostock 1885.

Croissant, F., Eigenes Verschulden und Handlungsunfähigkeit. Strassburg 1893.

Eger, G., Das Reichshaftpflichtgesetz. 7. Aufl. Hannover 1912.

Eger, G., Das Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909. Stuttgart und Leipzig 1911.

Entscheidungen des Königlichen Geheimen Obertribunals. 4. Band. Berlin 1840.

Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.

Fromherz, P., Haftpflichtrecht. München 1913.

Fusban, Was lehrt uns die Gestaltung des „unabwendbaren Ereignisses" in § 7 des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909 in Bezug auf die Auslegung der höheren Gewalt in § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871. Diss. Göttingen 1910.

Gruchot, Beiträge zur Erläuterung des deutschen Rechts.

Hallbauer, M., Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909. Leipzig 1909.

Jhering, R., Das Schuldmoment im römischen Privatrecht. Giessen 1867.

Jherings Jahrbücher.

Isaac, M., Kommentar zum Automobilgesetz. Berlin 1912.

Juristische Wochenschrift.

Kirchner, Das Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Berlin 1909.

Krause, J., Das Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909.

v. Kries, Über den Begriff der objektiven Möglichkeit und einige Anwendungen desselben, Vierteljahrsschrift für wissenschaftliche Philosophie. Bd. 12. 1888.

Liepmann, Einleitung in das Strafrecht. Berlin 1900.

v. Liszt, Die Deliktsobligationen im System des B.G.B. Berlin 1898.

Litten, F., Die Ersatzpflicht des Tierhalters. Berlin 1905.

Loening, E., Die Haftung des Staates aus rechtswidrigen Handlungen seiner Beamten nach deutschem Privat- und Staatsrecht. Dorpat 1879.

Mataja, V., Das Recht des Schadensersatzes vom Standpunkte der Nationalökonomie. Leipzig 1888.
Merkel, Adolf, Juristische Encyklopädie. 5. Aufl. Berlin 1913.
Merkel, R., Die Kollision rechtmässiger Interessen und die Schadensersatzpflicht bei rechtmässigen Handlungen. Strassburg 1895.
Montesquieu, Der Geist der Gesetze. Übersetzt von A. Fortmann. Leipzig 1891.
Motive zum Entwurf eines Bürgerlichen Gesetzbuches. 2. Aufl., Bd. 2. Berlin 1896.
Müller-Erzbach, Gefährdungshaftung und Gefahrtragung, im Archiv für ziv. Praxis. Bd. 106.
Neukirch-Rosenmeyer, Kommentar zum Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909. Halle 1910.
Neumann, H., Handausgabe des Bürgerlichen Gesetzbuches für das Deutsche Reich. 6. Aufl., 1. Band. Berlin 1912.
Oertmann, P., Vorteilsausgleichung beim Schadensersatzanspruch im römischen und deutschen bürgerlichen Recht. Berlin 1901.
Radbruch, Die Lehre von der adäquaten Verursachung, Abhandlungen des kriminalistischen Seminars an der Universität Berlin. 1. Bd., 3. Heft. Berlin 1902.
Rümelin, G., Culpahaftung und Causalhaftung, Archiv für ziv. Praxis. Band 88.
Rümelin, M., Schadensersatz ohne Verschulden. Tübingen 1910.
Rümelin, M., Der Zufall im Recht. Freiburg und Leipzig 1896.
Rümelin, M., Die Gründe der Schadenszurechnung. Freiburg und Leipzig 1896.
Rümelin, Die Verwendung der Kausalbegriffe im Straf- und Zivilrecht, Archiv für ziv. Praxis. Bd. 90.
Schmid-Wagner, Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909. Stuttgart 1909.
Schröder, R., Lehrbuch der Deutschen Rechtsgeschichte. Leipzig 1907.
Seufferts Archiv für Entscheidungen der obersten Gerichte. Bd. 14.
Träger, L., Der Kausalbegriff im Straf- u. Zivilrecht. Marburg 1904.
Unger, J., Handeln auf eigene Gefahr. Jena 1893.
Unger. J., Handeln auf fremde Gefahr. Jena 1894.
Verhandlungen des 26. Deutschen Juristentages.
Verhandlungen des 31. Deutschen Juristentages.
Weyl, R., System der Verschuldungsbegriffe im Bürgerlichen Gesetzbuch. München 1905.
Wiechowski, Die Unterbrechung des Kausalzusammenhangs. Diss. Würzburg 1903.
Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht. Bd. 3.
Zeitschrift für das Privat- und öffentliche Recht. Band 10.

I. Kapitel.

Einleitung.

Unter den 26 Paragraphen des Kraftfahrzeuggesetzes vom 3. Mai 1909 erscheint der § 7 als der Kristallisationskern der gesamten Rechtsmaterie. Schon die Entwicklungsgeschichte dieses speziellen Haftpflichtgesetzes zeigt die Interessentengruppen bei der Festlegung der Bedingungen der Ersatzpflicht in heftiger Fehde. Die verschiedenen Fassungen des jetzigen § 7 in den einzelnen Gesetzesentwürfen waren auch deshalb weit mehr als blosse Variationen der Ausdrucksweise, und die gegenwärtige rechtsgültige Schlussredaktion spiegelt alle jene Kämpfe wider durch den eigenartigen Kompromißcharakter, der die Auslegung des § 7 mit Hilfe juristischer Kategorien (Verursachungs-, Verschuldungs-, Gefährdungsprinzip) zu einem verwickelten Problem gestaltet. Isaac[1]) bemerkt: „Das Ergebnis der langen Kämpfe ist, daß das Gesetz auf dem Standpunkt steht: das wesentlich Gefährliche am Automobilbetrieb ist nicht das Automobil, sondern der Automobilist". Wenn auch Isaac vom Gefährdungsgedanken ausgeht, so tritt doch praktisch das Verschuldungsprinzip in seiner Auffassung so stark hervor, daß er erklären kann:[2]) „Das Verschulden ist danach, da die Betriebsfehler praktisch nur eine geringe Bedeutung haben, nach wie vor der wesentlichste Faktor in der Haftung für Automobilunfälle", und es hat fast den Anschein, als sei seiner Auffassung nach der Standpunkt des § 7 nichts anderes, als das reine Verschuldungsprinzip, das allerdings ein wenig durchbrochen sei[3]).

[1]) Isaac S. 183.

[2]) Isaac S. 183.

[3]) Isaac S. 183. „Trotzdem steht das Gesetz nicht auf dem Standpunkte des reinen Verschuldungsprinzips".

Demgegenüber bekennt sich Eger[1]) zu der Auffassung, die er auch in der Durchführung des Gedankens immer nachdrücklich betont, daß § 7 K.F.G. dem reinen Gefährdungsprinzipe huldigt, das zwar durchbrochen worden ist. Der gleichen Auffassung huldigt Schmid-Wagner[2]).

Auch Sperl[3]) stellt fest, daß das Automobilgesetz Ersatzpflicht und Verschulden voneinander gelöst hat, und er charakterisiert die rechtliche Natur der Haftpflicht des K.F.G. ganz allgemein als Erfolgshaftung.

Angesichts dieser verschiedenen Nuancierungen in der Auffassung und Auslegung des § 7 K.F.G. scheint es nicht unangebracht, die rechtliche Natur der Haftpflicht nach diesem Paragraphen erneut eingehender zu beleuchten.

Dabei dürfte es sich empfehlen, in einem ersten Teil allgemein die rechtlichen Naturen, d. h. die Prinzipien der juristischen Schadenszurechnung in ihrer Wesensbestimmtheit aufzuzeigen, um darnach die rechtliche Natur der Haftpflicht des Absatz 1 und 3 des § 7 K.F.G., die inhaltlich zusammengehören, und auch des Absatz 2, der die Bedingungen des Ausschlusses der Ersatzpflicht konstatiert, festzustellen.

---

[1]) Eger, K.F.G. S. 115 ff.

[2]) Schmid-Wagner. S. 166.

[3]) Verhandlungen des 31. Deutschen Juristentages (Gutachten) Bd. II, S. 73.

ERSTER TEIL.

Rechtliche Naturen der Haftpflicht im allgemeinen.

II. Kapitel.

Das Verschuldungsprinzip.

Für den Versuch, die rechtliche Natur der Haftpflicht nach § 7 des K.F.G. festzustellen, bietet sich als Stand- und Ausgangspunkt der gesamten Untersuchung wie von selbst die allgemeinere juristische Frage: mit wessen Vermögen ist ein bestimmter entstandener Schaden zu verbinden? Dabei fassen wir „Schaden" mit Rümelin[1]) als die bei einem Vermögen eingetretene Einbusse und Schadensersatz als die Leistung eines Aequivalents für den als abgeschlossen gedachten Verlust.

Das Problem der Schadenszurechnung tritt dem Richter in dem weiten Gebiete des Vermögensrechts unter den verschiedensten Verhältnissen entgegen, und bei dem allgemein gefühlten Bedürfnis des menschlichen Intellekts, die Vielheit der Lebenserscheinungen möglichst durch eine allgemeine Regel zu beherrschen, liegt es nahe, auch für diese oft so ganz verschieden gearteten Rechtsfragen eine einheitliche Formel zu ihrer Lösung aufzustellen. Die Römer haben auf dem entwickelteren Standpunkt ihrer Rechtspraxis in dem Verschuldungsprinzip den leitenden Gedanken gesehen, die Fälle der Schadenszurechnung zu regeln. „Den Schaden soll tragen, wer ihn verschuldet hat", und wo auch immer römische Juristen eine Ersatzpflicht auf culpa zurückgeführt hatten, da glaubten sie stets, eine weitere Rechtfertigung ihres Urteils entbehren zu können. Auch über dem jetzt geltenden Recht des Bürgerlichen Gesetzbuches steht noch immer der Satz

[1]) M. Rümelin, Gründe der Schadenszurechnung, S. 2.

Jherings: [1]) „Nicht der Schaden verpflichtet zum Schadensersatz, sondern die Schuld“. Binding [2]) allerdings bekämpft die Verwendung des Verschuldungsprinzips zur Begründung einer Ersatzpflicht, und in bewußter Gegensätzlichkeit zu Jhering hält er an dem Argument fest, daß Strafe und Ersatzpflicht durchaus nicht identisch gefaßt werden dürfen. Gleichwohl braucht diese fälschliche Identifikation nicht die einzige Begründung zu sein, um die Schadensersatzpflicht aus dem Verschulden herzuleiten. Vielmehr erklärt sich die Ersatzpflicht wegen Verschuldens m. E. mit M. Rümelin [3]) zwanglos aus der Vereinigung des Bestrebens, dem Beschädigten zum Ersatz zu verhelfen, mit der Erwägung, daß der schuldhaft Handelnde sich nicht beschweren kann, wenn ihm die nachteiligen Folgen seines Handelns auferlegt werden. Daß diese Erwägung zufällig am klarsten und über jeden Zweifel erhaben ist, wenn die Handlung des Ersatzpflichtigen zugleich auch sittlich verwerflich ist, dieser Umstand kann unmöglich gegen sie ins Feld geführt werden.

Ist uns so die Verschuldungshaftung an sich kein Problem, so bedarf es trotzdem doch eines weiteren Eingehens auf sie mit Rücksicht darauf, daß das Verschuldungsprinzip für uns ein geeignetes Mittel ist zur Lösung anderer Probleme, wie eben auch zur Lösung der Frage nach der rechtlichen Natur der Haftpflicht nach § 7 K.F.G.

Die Frage, ob ein schädlicher Erfolg verschuldet ist, wird stets getrennt werden von der Frage nach dem bloß tatsächlichen Zusammenhang. Unter dem Gesichtspunkt einer solchen Betrachtung erscheint der Zufall fast als ein Gegenteil der Schuld, und die Gegenüberstellung von Schuld und Zufall ist durchaus berechtigt überall dort, wo es sich um die Bestimmung des Grades der Voraussehbarkeit eines Erfolgs vom Standpunkt eines gegebenen Verhaltens aus handelt. Schuld liegt vor, wenn Vorhersehen und Berücksichtigung des Vorhergesehenen hätte verlangt werden können; in allen anderen Fällen ist Zufall anzunehmen. [4]) Das Verschulden

[1]) Jhering, Schuldmoment, S. 40.
[2]) Binding, Normen, I. Bd. S. 433—479.
[3]) M. Rümelin, Gründe der Schadenszurechnung, S. 5.
[4]) M. Rümelin, Zufall im Recht, S. 21.

charakterisiert sich hiernach als ein Einbruch in eine fremde Rechtssphäre, der auf ein Verhalten zurückzuführen ist, das aus einem verwerflichen Willen oder aus einer verwerflichen Gesinnung hervorfließt, und die gesamte Rechtsliteratur spricht sich, sofern sie überhaupt den Begriff Verschulden erklären will, im Sinne des § 823 B.G.B. aus, daß Verschulden diejenige Handlungsweise ist, welche sich als Vorsatz oder Fahrlässigkeit darstellt.

Schuld begründet also in dem soeben ausgeführten Sinne die Schadensersatzpflicht. Freilich die von Jhering [1]) vertretene Idee „des Gleichgewichts zwischen Schuld und Schadensersatz", der Versuch, Verschulden und Schadensersatz in einen logischen Zusammenhang zu bringen, die Größe des Schadensersatzes nach der Größe des Verschuldens abzustufen, war zwar auch enthalten in den großen Gesetzgebungswerken des 18. und 19. Jahrh., wie im preußischen Landrecht (I, 5 §§ 285—291, I, 6 §§ 10—17), im schweizerischen Obligationenrecht (Art. 51) usw., gilt aber in der Gegenwart allgemein als abgelehnt aus dem Grunde, daß man zwei so inkommensurable Größen wie Schuld und Ersatz nicht aneinander messen kann. Auch das B.G.B. kennt dieses Verfahren nicht, allerdings mit der einzigen Ausnahme der sogen. Verschuldungsaufrechnung nach § 254 beim konkurrierenden Verschulden [2]).

Gegen die uneingeschränkte Anerkennung des Verschuldungsprinzips in vielen Haftpflichtfällen spricht aber vor allem die Beweisnot. Die Beweisnot liegt darin, daß der Verletzte einen Entlastungsbeweis meist ebensowenig kontrollieren als einen Schuldbeweis herstellen kann. [3]) Wie soll eine inländische Tuchfabrik ermitteln, ob überhaupt eine Verletzung der vielen Vertragspflichten des Reeders und im bejahenden Falle welche Pflichtverletzung bei der überseeischen Verfrachtung der Waren den Untergang des Schiffes und damit den Schaden „verschuldet" hat. Auch die Umkehrung der Beweis-

[1]) Jhering, Schuldmoment, S. 55.

[2]) Hingewiesen sei an dieser Stelle auf § 17 K.F.G., der die Ausgleichung eines Schadens unter mehreren Schuldnern nach dem Grad der Verursachung fordert.

[3]) Mataja, das Recht des Schadensersatzes S. 43; G. Rümelin, Arch. f. z. Praxis 88, S. 300; Müller-Erzbach, Arch. f. z. Praxis 106, S. 318.

last würde in den weitaus meisten Fällen an der rechtlichen Lage des Geschädigten nichts zu ändern vermögen; das erkennen selbst die Motive[1]) zum Entwurf des B.G.B. rückhaltlos an. Die Hauptnachteile einer solchen Beweisschwierigkeit liegen in der allgemein daraus entstandenen Rechtsunsicherheit; „wo aber Rechtsunsicherheit ist, da gedeiht die Wucherblume des Prozesses, und wo der Prozeßstoff gehäuft und die Flamme des Streits entzündet wird, da leidet der Volkswohlstand und die Unternehmungslust auf das Schwerste“ [2]).

Wie schon oben angeführt wurde, tritt auf juristischem Gebiet unter der Herrschaft des Verschuldungsprinzips der Zufall im Gegensatz zum Verschulden. Unter diesen Verhältnissen ist der Inhalt des Verschuldungsprinzips der, „daß man nur für schuldhafte, nicht auch für zufällige Verletzung fremder Rechte und Interessen aufzukommen habe“ [3]), und das alte römische Rechtssprichwort casus a nullo praestantur entfaltet hier seine Herrschaft. Hat aber die Schadensersatzpflicht nur dann statt, wenn der Schaden auf einem Verschulden im subjektiven Sinne beruht, dann wird die Bewegungsfreiheit allzusehr eingeengt. Das Verschuldungsprinzip sichert den einzelnen nur ganz ungenügend gegen die immer mehr zunehmenden Gefahren, mit denen die fortschreitende Technik der komplizierten Wirtschaftsbetriebe auf Schritt und Tritt Leben und Güter der Menschen bedroht, und wollte die Rechtsentwicklung bei dem Gegensatz von Schuld und Zufall stehen bleiben und doch zugleich die dem Recht immanente Aufgabe lösen, nach Möglichkeit die Schadensentstehung zu verhindern, so kann dies nicht anders geschehen, als durch eine ungebührliche Ausdehnung des Verschuldungsbegriffs und seiner Anwendungssphäre. Dabei ist nicht etwa nur an die eminent wichtigen Merkmale des zivilrechtlichen Schuldbegriffs gedacht, der sich vom strafrechtlichen insofern unterscheidet, als der Strafrichter immer nur die individuellen Verhältnisse und Fähigkeiten des Täters berücksichtigt, während das Zivilrecht alle Abweichungen des Ersatzpflichtigen von einem menschlichen

[1]) Motive zum Entwurfe eines B.G.B. Bd. II, S. 585.
[2]) Müller-Erzbach, Arch., f. z. Praxis, 106, 320.
[3]) M. Rümelin, Zufall, S. 17.

Durchschnittstypus auf das Schuldkonto bucht, gleichviel ob diese Abweichungen ein positives moralisches Verschulden involvieren oder auf mangelnder Willensanspannung oder fehlender Intelligenz oder auf Mangel an physischer Kraft beruhen. Auch die römischen Quellen (§ 8 J 4, 3; § 2 J 3, 14) nehmen wiederholt Verschulden für den Fall an, daß ein anderer die Sache hätte besser machen können. Es wurde sogar in der Rechtspraxis allzuoft, um eine Ersatzpflicht aus einem bei dem Betrieb entstandenen Schaden herzuleiten, dem Verschuldungsprinzip zu Liebe ein Verschulden einfach fingiert. Als das bayrische Oberappellationsgericht in München[1]) am 16. April 1861 den Betrieb der Eisenbahnen, durch den infolge Funkenflugs Schadenfeuer entstanden war, ersatzpflichtig machte, vermochte es das Urteil nicht anders zu begründen, als durch den Hinweis, der Eisenbahnbetrieb „führe . . . notwendig und unzertrennlich eine kulpose Handlungsweise mit sich". Mit allgemeinem Kopfschütteln ist diese Urteilsbegründung damals aufgenommen und später literarisch verwertet worden, obgleich man doch mit Pattai[2]) zugeben muß, daß es eine höchst schuldbare Handlung wäre, wollte man mit einem funkenwerfenden Apparat in heißer Sommerszeit durch einen ausgetrockneten Wald fahren. Nimmt man jedoch Rücksicht darauf, daß der Eisenbahnbetrieb ein allgemeines Bedürfnis befriedigt und staatlich zugelassen ist, dann kann ein solches Urteil mit dieser Begründung nur höchste Verwunderung erregen. In der weitaus größten Zahl der Fälle aber, in denen ein Schaden durch einen gefährdenden Wirtschaftsbetrieb entstanden war, ließ sich die Schuldfiktion nicht so leicht rechtfertigen[3]), und das österreichische Gesetz vom 5. März 1869 erklärt in seinem § 1 ganz summarisch: „Wenn durch eine Ereignung im Verkehre einer mit Anwendung von Dampfkraft betriebenen Eisenbahn die körperliche Verletzung oder die Tötung eines Menschen herbeigeführt wird, so wird stets vermutet, daß die Ereignung durch ein Verschulden der Unternehmung oder derjenigen Personen eingetreten sei,

---

[1]) Seufferts Archiv Bd. 14, S. 358.

[2]) Verhandlungen des 31. Deutschen Juristentages, Bd. 3, S. 267.

[3]) Rudolf Merkel, Interessenkollision, S. 112 ff.

deren sie sich zur Ausübung des Betriebes bedient". Wie hier die Fiktion gesetzlich festgelegt wurde, so hat Croissant[1]) gelehrt, daß man „wenigstens in einem Rechtsstaate für eine objektiv schädliche Handlung nur kraft eines subjektiven Verschuldens haften kann, mag nun dieses Verschulden ein positives oder ein bloß fingiertes sein". Ist aber zur Verteidigung des Verschuldungsprinzips die Schuldfiktion einmal zum System erhoben, gesetzlich und theoretisch heilig gesprochen, so ist das Verschuldungsprinzip der innerlichen Selbstauflösung verfallen, und dann ist es auch als allgemeiner, ausschließlich geltender Rechtsgrundsatz für die Schadenszurechnung nicht mehr zu halten. Unter den notwendigen Versuchen, über das Verschuldungsprinzip sachlich hinauszukommen, sind aber zwei Versuche besonders bedeutsam: das Verschuldungsprinzip notwendig (1.) durch ein anderes Prinzip gänzlich zu ersetzen[2]) oder aber (2.) wenigstens das Verschuldungsprinzip zu ergänzen für einzelne Fälle der Haftung infolge schuldloser Handlungen.

III. Kapitel.

Das Verursachungsprinzip.

Auch diejenigen, welche das Verschuldungsprinzip für Fälle der Schadenszurechnung zu beseitigen und ein anderes Prinzip an seine Stelle zu setzen versuchen, sind in der Lage, sich auf Rechtszustände der römischen und deutschen Vergangenheit zu berufen. Wie das ältere römische[3]), so soll auch das alte deutsche[4]) Recht auf dem Standpunkt des sogen. Verursachungs- oder Veranlassungsprinzips gestanden haben, und erst mit der Rezeption des späteren entwickelten römischen Rechts kam das Verschuldungsprinzip nach Deutschland. Das Wesen des sogen. Veranlassungsprinzips liegt darin, daß zur Begründung der gesetzlichen Haftpflicht die Tatsache genügt, daß ein Mensch, ein Tier oder ein Betrieb irgendwelcher Art

[1]) F. Croissant, Eigenes Verschulden und Handlungsunfähigkeit, S. 26.
[2]) Mataja, Binding, Adler u. a.
[3]) Jhering, Schuldmoment, S. 11 ff.
[4]) Schröder, Rechtsgeschichte, S. 83.

einen Menschen verletzt oder getötet oder eine Sache beschädigt hat. Es wird gänzlich abgesehen von dem Moment des Verschuldens; der rein ursächliche Zusammenhang begründet die Haftpflicht.

Freilich in demselben Augenblicke, in dem man die spezifisch strafrechtliche Fragestellung für die zivilrechtliche Schadenszurechnung als zu eng empfindet und auch andere Tatsachen als bloßes menschliches Verhalten als Ursache eines weiteren Schadens notwendig in Betracht zieht, in demselben Augenblicke wird das Bedürfnis nach einem für alle Rechtsfälle brauchbaren Ursachbegriff brennend; denn auch die Durchführung des Veranlassungsprinzips würde die individuelle Freiheit allzusehr einschränken, wenn auch in durchaus anderem Sinne als das Verschuldungsprinzip. Die philosophische Spekulation, die in dem Zufallbegriff nur ein Produkt der Beschränktheit des menschlichen Verstandes sieht, führt jedes Geschehen auf eine Summe von Bedingungen zurück, die wiederum verursacht sind, und weiß daher jederzeit den Zusammenhang zwischen einer Ursache und einem schädlichen Erfolge als notwendig zu begreifen; ihr ist auch die Annahme einer „zufälligen" Berührung zweier Kausalreihen nichts Zufälliges. Würde man den philosophischen Ursachbegriff der Rechtswissenschaft zu Grunde legen, so würde jeder verantwortlich gemacht für den Schaden, den er nur rein logisch verursacht hat, und in Bezug auf die Haftpflicht würde geradezu Unmögliches verlangt werden müssen. „Wenn die gewöhnlichsten Lebensäusserungen, essen, trinken, spazierengehen, schlafen, anzünden eines Lichtes oder Feuers ohne jede Rücksicht auf Verschulden oder besondere Gefährdung Dritter zum Ersatz führen könnten, so würden in der Tat wenig erquickliche Zustände sich ergeben. Der Ängstliche würde seines Lebens nicht mehr froh werden, der Leichtsinnige würde . . . . auch die gebotene Vorsicht außer Acht lassen." [1]) Schon hieraus ist mit hinreichender Deutlichkeit ersichtlich, daß der philosophische Ursachbegriff für die Rechtspraxis zu allgemein und deswegen unverwertbar ist. Soll aber nicht für jeden Kausalzusammenhang gehaftet werden, so entsteht von selbst die Frage: in welcher Weise ist der Ursachbegriff einzuschränken?

[1]) M. Rümelin, Gründe der Schadenszurechnung, S. 28.

Die Abmilderung des philosophischen Kausalbegriffs ist in der Rechtsliteratur von verschiedenen Seiten aus versucht worden, und man spricht hierbei von „juristischen Kausalitätstheorien“ [1]). Die sogen. Bedingungstheorie, auch die Buri'sche Kausalitätstheorie genannt, ist darin eigentümlich, dass sie alle Bedingungen als durchaus gleichwertig bezeichnet und die Ursache des schädlichen Erfolgs als Summe aller als notwendig erkannten Antezedentien (Bedingungen) faßt. Demzufolge kann natürlich auch keine einzige Bedingung hinweggedacht werden, ohne eine Veränderung dieser Summe und ihres Erfolges herbeizuführen. Indessen diese Auffassung der Ursache im Rechtssinne unterscheidet sich vom philosophischen Ursachbegriff hauptsächlich darin, daß sie nur die wirklich erkannten Bedingungen berücksichtigt. Mag diese Theorie logisch in sich geschlossen erscheinen, praktisch gelangt sie zu einer uferlosen Haftung. Beispielsweise müsste A auch haften, wenn er seinen Freund B nötigt, mit einem späteren Zuge zurückzureisen, bei dessen Entgleisung der Freund ums Leben kommt.

Schon bevor v. Liszt[2]) diese Theorie auf das Recht des B.G.B. übertragen hatte, hatte Birkmeyer[3]) aus der grossen Anzahl möglicher Bedingungen die tätigste oder wirksamste Bedingung als die Ursache im Rechtssinne hinzustellen versucht. So bestechend dieser Versuch auf den ersten Augenblick war, so stellte er sich doch bald nur als eine Verschiebung des Problems insofern heraus, als meist die Feststellung der wirksamsten Bedingung eben das Maß der menschlichen Erkenntnis überstieg. Auch Binding[4]), der das Veranlassungsprinzip schon vorher vertreten und verteidigt hat, vermochte gleichfalls mit seiner Definition des Ursachbegriffs keine weiteren Anhänger für die Kausalhaftung zu erwerben. Ihm ist die Ursache diejenige Bedingung, durch welche in dem Widerstreit zwischen den dem Erfolg günstigen Umständen und den ihm widerstrebenden jene das Übergewicht über diese erlangen oder kürzer ausgedrückt, diejenige Be-

[1]) F. Litten, Die Ersatzpflicht des Tierhalters, S. 28f.
[2]) v. Liszt, Deliktsobligationen, S. 68 ff.
[3]) Birkmeyer, Über Ursachenbegriff und Kausalzusammenhang im Strafrecht S. 17/18.
[4]) Binding, Normen, Bd. I, S. 112ff.

dingung, durch welche das Übergewicht der positiven Bedingungen über die negativen herbeigeführt wird. Wie der von Birkmeyer vertretenen Ansicht, so liegt auch der Binding'schen die nicht billigenswerte Meinung zu Grunde, daß in einem konkreten Ursachenzusammenhang die einzelnen Bedingungen erkennbar nach ihrer Grösse oder geringeren Wirksamkeit sich abstufen ließen, und Liepmann[1]) hat nicht unrecht, wenn er diese beiden Auffassungen als metaphysische Kausalitätstheorien bezeichnet, „weil sie gleichsam in die Werkstatt der Natur dringen und die erzeugenden Kräfte nach dem Grad ihrer Wirksamkeit bestimmen wollen". Wenn dagegen von Bar[2]) als Ursache diejenige Bedingung ansieht, „durch welche der sonst als regelmäßig gedachte Verlauf der Erscheinungen des menschlichen Lebens ein anderer wird", so engt er, wie seine Ausführungen beweisen, die ganze Fragestellung allzu sehr auf menschliche Kausalität ein. Mit der Auffassung des Ursachbegriffs im B.G.B. kontrastieren aber die drei genannten Theorien insofern, weil dieses nach den §§ 254 u. 830 die Möglichkeit des Vorhandenseins mehrerer Ursachen für einen Schaden anführt, eine Möglichkeit, die das Reichsgericht[3]) in einer seiner Entscheidungen ausdrücklich anerkannt hat.

Die nach dem vorstehenden immer noch offene Frage, welche Bedingungen kommen denn nun eigentlich für Zurechenbarkeit eines schädlichen Erfolges allein in Betracht, hat dagegen seit der Abhandlung von J. v. Kries[4]) „über den Begriff der objektiven Möglichkeit und einige Anwendungen desselben" durch die Unterscheidung der adäquaten und zufälligen Verursachung eine allgemein angenommene Beantwortung gefunden.

Die Adäquanzlehre in der v. Kries'chen Fassung geht vom Strafrecht aus. Kries sucht eine Antwort auf die Kardinalfrage[5]) „ob das stattgefundene schuldhafte Verhalten unter den tatsächlich bestehenden allgemeinen Verhältnissen der

[1]) Liepmann, Einleitung in das Strafrecht S. 53.

[2]) v. Bar, Die Lehre vom Kausalzusammenhange S. 11.

[3]) R.G. Bd. 66, S. 109.

[4]) J. v. Kries, Vierteljahrsschrift für wissenschaftliche Philosophie, Bd. 12. S. 179—240, 287—323, 393—428.

[5]) v. Kries, a. a. O. 228.

menschlichen Gesellschaft generell geeignet erscheine, verletzende Erfolge von der Art des vorliegenden[1]) herbeizuführen". Die Methode sieht v. Kries darin, „das schuldhafte Verhalten rein psychologisch zu definieren, es darin zu erblicken, daß unter gewissen intellektuellen Bedingungen ein gewisses Verhalten des Willens stattfindet", und alles, was ausserhalb des psychologischen Tatbestandes liegt, als „durch verallgemeinerte Bedingungen ersetzt" zu betrachten. Und nun handelt es sich ferner darum, ein richtiges Maß für die (auf Grund der Generalisierung der Bedingungen und des Erfolges mögliche) Feststellung des Grades des Zusammenhangs zu gewinnen. v. Kries[2]) sagt: „Fragen wir also, welche schädlichen Folgen herbeizuführen ein schuldhaftes Verhalten ... generell geeignet ist, so würde hier eine Generalisierung des konkreten Falls in all' den Hinsichten stattzufinden haben, in welchen entweder gar kein oder nur ein ungenaues Wissen stattfand. Hieraus ist denn vor allem die Folgerung zu entnehmen, daß, wenn der Handelnde auf Grund richtiger Vorstellungen und Kenntnisse einen gewissen Erfolg seines Verhaltens erwartete, und derselbe dann in der erwarteten Weise auch wirklich eintrat, dieses stets als eine adäquate Verursachung zu betrachten sein wird. Denn hier liegt ein psychologischer Tatbestand vor, der mit dem verletzenden Erfolge ganz durchgängig und regelmäßig verknüpft sein muß". Aus diesen Worten ist ersichtlich, daß das gesuchte Maß für Schadenszurechnung darin liegt, daß eine Bedingung oder mehrere bei dieser generalisierenden Betrachtung des jeweiligen Einzelfalles einen generalisierten Erfolg herbeizuführen generell geeignet erscheint. Das Ursachmoment, das die Möglichkeit des Erfolges vermehrt, nennt v. Kries in Anlehnung an die Wahrscheinlichkeitstheorie den „begünstigenden Umstand".[3]) Somit er-

[1]) v. Kries, a. a. O. 226/227. Diese Worte beziehen sich auf den Fall: „in der Tat wäre es ja wohl eine seltsame Ungerechtigkeit, wenn der Tod dem Urheber einer geringfügigen Körperverletzung zugerechnet werden sollte, falls der Verletzte auf dem Wege zum Arzt verunglückte, nicht dagegen dem Diebe, wenn der Bestohlene auf dem Wege zum Staatsanwalt sein Leben verlor".

[2]) v. Kries, a. a. O. S. 229.

[3]) v. Kries, a. a. O. S. 202.

scheint die Begünstigung des eingetretenen Erfolges durch das Ursachmoment bei verallgemeinerter Betrachtung als das Kriterium dafür, ob adäquater oder zufälliger Kausalzusammenhang anzunehmen ist. A ist (beispielsweise) die adäquate Ursache des Erfolges B, sobald das verallgemeinerte A nach regelmäßigem Verlauf und der Erfahrung des Lebens den Erfolg B herbeiführt.

Diese Untersuchungen von Kries hat M. Rümelin[1]) auch auf das Gebiet des Zivilrechts übertragen, und im besonderen hat er den kühnen Versuch gemacht, den Bedingungskomplex, der im allgemeinen vorauszusetzen ist, möglichst exakt zu ermitteln. Im Gegensatz zu v. Kries will sich M. Rümelin[2]) „auf einen objektiven Standpunkt stellen und alles zu Grunde legen, was zur Zeit der Handlung in irgendwie erkennbarer Weise schon vorlag. Es wird also allerdings vorausgesetzt, was dem Täter bekannt war oder bekannt sein mußte, außerdem aber auch, was sonst bekannt war oder bekannt geworden ist, z. B. die durch den nachträglichen Verlauf aufgedeckten, aber zur Zeit der Tat schon vorliegenden Umstände", ferner[3]) alle diejenigen Bedingungen, mit deren späterem Eintritt nach allgemein menschlicher Erfahrung noch gerechnet werden kann, d. h. deren Eintritt durch den schon vorliegenden Tatbestand begünstigt erscheint. Vorauszusetzen ist ferner das gesamte Erfahrungswissen der Menschheit sowohl ontologischen als auch nomologischen Inhalts. „Abstrahiert wird nur von dem der menschlichen Erkenntnis Unzugänglichen". Rümelin bezeichnet diesen Standpunkt selbst „unter Benutzung eines von Liszt geprägten Ausdrucks" als den „Standpunkt der objektiven nachträglichen Prognose".

Die Adäquanzlehre verkennt nicht, daß für einen eingetretenen Erfolg alle Bedingungen zum Erfolg gleich notwendig sind; über die reine Bedingungstheorie geht sie dadurch hinaus, daß sie untersucht, wie sich unter den gegebenen Bedingungen

---

[1]) M. Rümelin, Die Verwendung der Kausalbegriffe in Straf- und Zivilrecht, Arch. f. z. Praxis, Bd. 90, S. 171ff.

[2]) M. Rümelin, Arch. f. z. Praxis, S. 189, 217; wie schon im Zufall Recht, S. 45ff.

[3]) M. Rümelin. Arch. f. z. Praxis, Bd. 90, S. 217.

eine derartige Bedingung in allgemeiner Betrachtung zu dem generalisierten Erfolg verhält, und den Bedingungskomplex generell festlegt.[1])

Aber ein großer Nachteil der Adäquanzlehre in Rümelin'scher Fassung läßt sich nicht verkennen. Rümelin[2]) hat selbst darauf hingewiesen. Er bekennt: „Nun soll jedoch nicht verschwiegen werden, daß allerdings Fälle ausgedacht werden können, in denen wir bei strikter Festhaltung dieses Begriffs zu mißbilligenswerten Resultaten kämen, Fälle, durch die wir daher zu einer Modifikation unseres Standpunkts der objektiven nachträglichen Prognose gedrängt werden". Nehmen wir mit M. Rümelin an, A nötigt den B, einen Eisenbahnzug zu benutzen, der über eine Stelle fahren mußte, wo zur Zeit der Nötigung bereits eine auf Selbstentzündung berechnete Mine gelegt war. „Hier wäre es in hohem Grade unangemessen, etwa den § 226 des St.G.B. anzuwenden . . ., ebenso unangemessen, zivilrechtlich den Hinterbliebenen den Anspruch aus § 844 B.G.B. gegen den Täter zuzubilligen".[3]) Man wird zugeben, daß das vom Standpunkt der objektiven nachträglichen Prognose abgegebene Möglichkeitsurteil in negativer Beziehung feste Grenzen der Schadenszurechnung zieht, außerhalb deren die Zurechnung eines Erfolges nicht mehr statthaben kann. Nach der positiven Seite hin modifiziert M. Rümelin[4]) selbst seine Formulierung durch den Satz: „Wird durch einen an sich haftungbegründenden Vorgang der Verletzte lediglich in räumliche und zeitliche Beziehung gebracht zu einem später eintretenden Ereignis, so wird von außer aller Berechnung liegenden, auch dem Haftpflichtigen nicht bekannten oder erkennbaren Bedingungen dieses zweiten Ereignisses selbst dann abstrahiert, wenn dieselben zur Zeit des ersten Vorganges schon vorlagen."

Im Gefolge der eben zitierten Modifikationen bringt Rümelin[5]) noch eine zweite an: „Keinesfalls wird bei Anlegung des

[1]) Dieses muss Radbruch (Lehre von der adäquaten Verursachung, S. 366) gegenüber festgehalten werden.

[2]) M. Rümelin, Arch. f. z. Praxis, Bd. 90, S. 299.

[3]) M. Rümelin. a. a. O., S. 299.

[4]) M. Rümelin, a. a. O., S. 300.

[5]) M. Rümelin, Arch. f. z. Praxis, Bd. 90, S. 301.

Maßstabs der nachträglichen objektiven Prognose gerechnet mit bloßen, zur Zeit der Tat vorliegenden Entschlüssen oder Neigungen anderer Menschen, soweit sie nicht vom Täter mit in die Berechnung gezogen waren oder hätten gezogen werden sollen".

Überblickt man zunächst die Formulierung M. Rümelins, so läßt sich unschwer erkennen, daß diese Fixierung des Bedingungskomplexes und der Modifikationen als Regel recht wenig übersichtlich ist und darum für die Rechtspraxis nicht leicht anzuwenden sein wird. Für die Beurteilung ihres Inhaltes aber ist Vorbedingung, zwei in ihr enthaltene Gedanken klar voneinander zu scheiden: 1. den Gedanken der adäquaten Verursachung und 2. den Standpunkt der objektiven nachträglichen Prognose. Was das erstere anlangt, so ist zweifellos, daß die beiden Begriffe der adäquaten und der zufälligen Verursachung nicht qualitativ, sondern quantitativ verschieden sind, d. h. von den Fällen einer minimalen Begünstigung, die ohne Verletzung des Rechtsempfindens nicht berücksichtigt werden kann, führt ein allmählicher Übergang zu den Fällen einer so erheblichen Begünstigung, daß ein adäquater Zusammenhang notwendig angenommen wird, und wie dem richterlichen Ermessen häufig die Entscheidung darüber zusteht, wo die Grenzlinie im Zweifelsfalle zu ziehen ist, so muß er sie auch hier unter Benutzung der Erfahrung des Lebens und des Wissens der Menschheit übernehmen.

M. Rümelin sucht aber den Richter zu beschränken durch die genaue Umgrenzung des Standpunktes, von dem aus der Richter ein Urteil sprechen soll. Dabei verknüpft er aber zwei Begriffe, die von Haus aus nichts miteinander gemein haben; denn im Begriff der adäquaten Verursachung liegt keine Bestimmung darüber, ob man sich bei der Abstraktion von dem konkreten Tatbestand, d. h. bei der Generalisierung der Bedingungen und des Erfolgs und der Messung der Begünstigung auf den Standpunkt des Handelnden stellen soll oder nicht, ob man die Adäquanz ex ante oder ex post beurteilen muß, ob man demzufolge von allen den Bedingungen absehen möchte, die der Handelnde, dessen Haftpflicht in Frage steht, nicht kannte oder nicht kennen konnte. Will man

von dem, dem Recht immanenten Zwecke aus, die Schadenszufügung nach Möglichkeit einzuschränken, eine Antwort hierauf geben, so müßte der Gedanke, jedermann zur Beobachtung der größtmöglichen Sorgfalt zu erziehen, die Wahl des Standpunktes des Handelnden nachdrücklich fordern. Es müßte also die Frage nach der Adäquanz beantwortet werden mit Rücksicht darauf, ob dem Handelnden von seinem Standpunkt aus und schon zur Zeit der Begehung seiner Tat alle Bedingungen irgendwie bekannt oder erkennbar waren oder sein konnten, die den schädlichen Erfolg notwendig herbeigeführt haben. Es soll hier aber zugleich festgestellt werden, daß damit nicht entschieden werden soll, ob die Behandlungsweise ex ante oder ex post die richtige ist.

Der von Rümelin generell charakterisierte Bedingungskomplex setzt aber streng genommen den ganzen nachträglich bekannt gewordenen Kausalverlauf voraus, bis zum Eintritt des schädlichen Erfolgs oder wenigstens bis zu der diesem unmittelbar vorhergehenden Bedingung. Ausgeschlossen ist nur, was außerhalb der menschlichen Erfahrung und Kenntnis liegt. Will nun die Rümelin'sche nachträgliche objektive Prognose dem Richter nur eine Methode sein für den Akt der freien Beweisbildung, so ist sie — vorausgesetzt, daß der Richter über alles nomologische und ontologische Wissen seiner Zeit für diesen Fall (der in Betracht kommt) verfügt — mindestens überflüssig; soll aber durch sie als durch eine Merkmalszusammenfassung des Kausalbegriffs der Richter in seiner freien Beweiswürdigung und Urteilsbildung beschränkt werden, so daß er unter Voraussetzung solcher Bedingungen und des jeweiligen Kausalzusammenhangs die Verpflichtung zum Schadensersatz urteilsweise aussprechen muß, so kann sie als Form mehr Schaden anrichten, als sie Nutzen zu stiften imstande ist. Praktisch ist unter solchen Verhältnissen das abgegebene Urteil auch kein Möglichkeitsurteil mehr; denn ihm wohnt solcher Gestalt eine allgemeine Notwendigkeit inne. Traeger[1]) führt ja auch ein Beispiel für viele dafür an, daß auch die beiden Modifikationen Rümelins dem Rechtsempfinden und -bewußtsein nicht genügen können. Wenn die Arbeiter

[1]) Traeger, der Kausalbegriff im Straf- und Zivilrecht, S. 144.

des Lloyddampfers Mosel, die das angeblich mit Kaviar gefüllte Pulverfaß des Massenmörders Thomas aufs Pflaster stürzen ließen und bei der dadurch verursachten Explosion mehr als 100 Menschen ihr Leben verlören oder verwundet würden, so sind die Arbeiter unter der Zugrundelegung der Annahme einer schuldhaften Handlung in Form der Fahrlässigkeit ersatzpflichtig und auch für Verletzung und Tötung von Menschen, sobald der von Rümelin beschriebene Bedingungskomplex vorausgesetzt wird, und auch keine der beiden Modifikationen Rümelins begründet in diesem Falle eine Billigkeitsausnahme.

Der Mangel an innerer Rechtfertigung der Rümelin'schen Formulierung, die Notwendigkeit der Billigkeitsmodifikationen und das trotz alledem Ungenügende, mit dieser Fassung die Vielgestaltigkeit des Lebens zu umspannen, bietet auch hinreichenden Grund für die Tatsache, daß sich nur wenige Anhänger um sie geschart haben [1]). Andere [2]) haben versucht, sie zu verbessern, nicht mit wesentlichem Erfolge. Neuerdings hat Fromherz in seinem Haftpflichtrecht die Rümelin'sche Formulierung ergänzt. Mehr als man in einem „Grundriß der außervertraglichen Haftpflicht" erwarten kann, hat er sich mit den Theorien der Schadenszurechnung darin auseinandergesetzt. Der Neuheit wegen sei an dieser Stelle seine Fassung beleuchtet.

Fromherz ist der Meinung, daß die Angriffe auf die Rümelin'sche Fassung, wie sie von Radbrauch, Litten, Wiechowski und Rumpf gemacht worden sind, die Formel Rümelins nicht haben entkräften können; nur die Billigkeitsausnahmen sollen sachgemäß durch einen Zusatz in der Regel ausgeschlossen werden. Die von Fromherz [3]) vorgeschlagene Formel lautet:

„Bei Bildung des Möglichkeitsurteils ist das gesamte Erfahrungswissen zur Zeit der Beurteilung zu Grunde zu

---

[1]) P. Oertmann, Vorteilsausgleichung, S. 79 ff.

[2]) Genannt seien: Litten, Ersatzpflicht des Tierhalters; Wiechowski, Unterbrechung des Kausalzusammenhangs; Rumpf, Jherings Jahrbücher 49, S. 345.

[3]) Fromherz, Haftpflichtrecht S. 22, 23.

legen, und es sind vorauszusetzen (I) alle zur Zeit der Begehung der Handlung oder beim Eintritt des sonstigen Ereignisses vorhandenen und (II) auch die erst später eintretenden Tatsachen,[1]) die als Bedingungen des Erfolgs in Betracht kommen, sofern entweder der Täter sie als solche in Betracht gezogen hat — bis hierher im wesentlichen wie von Rümelin —, oder ihre Berücksichtigung im Zusammenhang mit der als Ursache anzusprechenden Handlung oder Tatsache noch irgendwie der Erfahrung, der Auffassung des Lebens oder der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt entsprach."

Fromherz[2]) glaubt, durch diese ergänzende Fassung „werden jene Billigkeitsausnahmen ausgeschaltet, ohne daß der Begriff der Verursachung im Rechtssinne etwas an seiner vollen Objektivität verliert".

Bei der grammatischen Zergliederung des Satzgebildes der Fomherz'schen Regel könnte es zwar dahingestellt bleiben, ob der Nachsatz „die als Bedingungen — entsprach" zu den unter I und II aufgeführten Tatsachen zu rechnen ist oder nur zu denen unter II. Indessen, wenn man bedenkt, daß sich der erste Teil des Nachsatzes „die als Bedingungen des Erfolgs — Betracht gezogen hat" im Sinne Rümelins und auch im Sinne der Auffassung durch Fromherz[3]) nur auf die unter II angeführten Tatsachen bezieht, so kann von einem Ausschalten der Billigkeitsmodifikationen Rümelins zu Gunsten von Fällen der Art des von Rümelin[4]) verwendeten Schulbeispiels nicht die Rede sein. Auch wenn man absieht von dieser sprachlichen Ungenauigkeit, erweist sich der Fromherz'sche Zusatz im Vergleiche mit der Fassung der Billigkeits-

---

[1]) Anders ausgedrückt ist der gleiche Gedanke bei Fromherz S. 16: „und selbst die erst später eingetretenen Umstände, mit deren späterem Eintritt jedoch noch gerechnet werden konnte".

[2]) Fromherz, a. a. O. S. 23.

[3]) Fromherz, a. a. O. S. 16.

[4]) M. Rümelin, Arch. f. z. Praxis, Bd. 90, S. 299: Der Verletzte wurde veranlaßt oder sogar genötigt, einen Eisenbahnzug zu benützen, der über eine, wie sich nachträglich herausstellt, durch und durch morsche Brücke mußte oder eine Stelle zu passieren hatte, wo eine auf Selbstentzündung berechnete Mine gelegt war. Dabei setzen wir voraus, daß der Täter diese besonderen Umstände nicht kannte.

ausnahmen Rümelins als zu unbestimmt und daher als dasjenige Element, das die Rümelin'sche Formel, falls man sie als Merkmalszusammenfassung des Kausalitätsbegriffs faßt, zerstört oder wenigstens verwischt. Andernfalls aber tritt der tautologische Charakter der Fromherz'schen Ergänzung von selbst hervor, der Ergänzung, welche die Berücksichtigung anderer Bedingungen im Zusammenhang mit der als Ursache anzusprechenden Handlung oder Tatsache von der Erfahrung und Auffassung des Lebens abhängig macht, obgleich der Anfang seines Regelsatzes eben schon zur Bildung des Möglichkeitsurteils das gesamte Erfahrungswissen zu Grunde legt. Die Berücksichtigung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt — diese Bestimmung würde nach Streichung der Tautologie als einzige Restriktion des Ergänzungssatzes bestehen bleiben —, ist aber belanglos in einem Beispielsfalle, wie dem angeführten, wo dem Täter eine Kontrolle im Interesse der Betriebssicherheit nicht nur nicht möglich, sondern sogar versagt ist. So erweist sich die Fromherz' Formel einmal nicht inhaltgemäß konstruiert, zum anderen in ihrer Ergänzung teilweise tautologisch und deshalb überflüssig, teilweise praktisch belanglos. Daher scheint mir diese Adäquanzformel nicht geeignet, die von Rümelin angeführten Ausnahmefälle vom Standpunkte der nachträglichen objektiven Prognose gerecht beurteilen zu lassen.

IV. Kapitel.

Das Gefährdungsprinzip.

Die ungewöhnlich reiche Fachliteratur, die sich um die juristische Lösung des Problems der Erfolgshaftung mit allen Mitteln der Logik und Erfahrungswissenschaft abmüht, läßt nichts deutlicher erkennen als die eminenten Schwierigkeiten, die die nähere Bestimmung des Kausalzusammenhangs für die Rechtsprechung bereitet. Überall, wo man versucht, die Erfolgshaftung als allgemeines, d. h. ausschließlich geltendes Rechtsprinzip zu rechtfertigen, da wird auch meist ein sogen. adäquater Zusammenhang als Bedingung gefordert. Was aber adäquater Zusammenhang ist, das hat noch niemand einwand-

frei generell zu sagen vermocht. Aber so sicher es ist, daß der mit großem Aufwand von Gelehrsamkeit und Scharfsinn unternommene Nachweis der Gleichwertigkeit oder gar der Höherwertigkeit des Verursachungsprinzips gegenüber dem Verschuldungsprinzip mißglückt ist, ebenso sicher ist doch, daß die Kausalhaftung trotzdem immer weitere Kreise zieht. Das mag sonderbar erscheinen, ist aber verständlich. Das verwickelte Problem der Schadenszurechnung läßt sich eben nicht mit Hilfe formalrechtlicher Kategorien mit einem Schlage lösen; es ist in erster Linie ein wirtschaftliches Problem, und bei der Vielgestaltigkeit des Wirtschaftslebens kann nur von Fall zu Fall entschieden werden, ob einer für eine schuldlose Verursachung des schädigenden Erfolgs haftbar gemacht werden soll oder nicht. Die weitaus größte Zahl der Fälle läßt sich aber zusammenfassen unter dem Gesichtspunkt der sogen. Gefährdehaftpflicht.

Der Begriff der „Gefährdungshaftung" ist erstmalig von M. Rümelin[1]) aufgestellt worden und zwar in dem Sinne, daß neben das Prinzip der Schuldhaftung die Gefährdehaftpflicht trete, deren Anwendungsgebiet durch Bestimmungen des positiven Rechts genau zu begrenzen ist. Das Wesen der Gefährdehaftpflicht sei zuerst durch folgendes Beispiel[2]) illustriert. Eine Bergbaugesellschaft will die großen Schätze eines mächtigen Kohlenflözes abbauen. Bei der geologischen Struktur des kohlenreichen Gebiets kann aber mit Bestimmtheit erwartet werden, daß der technische Bergbaubetrieb auch dem Besitzer des Bodens an der Erdoberfläche Schaden bringen wird in der Form, daß Erdrutschungen, Senkungen, vielleicht sogar offene Tagebrüche in Erscheinung treten werden. Die Bergbaugesellschaft könnte alle diese Schädigungen vermeiden, wenn sie die entstehenden Hohlräume durch einen ganzen Wald von Bäumen auszimmern und stützen, gegebenenfalls auch durch Sandaufschwemmungen völlig ausfüllen ließe. Indessen diese Schadentilgungsversuche dürften nach menschlicher Berechnung die Betriebsgewinne völlig aufzehren, vielleicht gar

[1]) M. Rümelin, Gründe der Schadenszurechnung, S. 46 ff., Schadensersatz ohne Verschulden, S. 5.

[2]) Müller-Erzbach, Arch. f. z. Praxis, Bd. 106, S. 322 f.

übersteigen. Wenn die Gesellschaft unter Berücksichtigung dieser Berechnung auf die Entstehung relativ geringer Bodenschädigungen es ankommen ließe, so kann man schwerlich von einem Verschulden der im Interesse der Allgemeinheit staatlich konzessionierten Gesellschaft reden, wenn sie gewillt ist, die Bodenbesitzer in wirklich eintretenden Fällen stets dafür zu entschädigen.

Der Grundgedanke der Gefährdehaftpflicht liegt, wie schon der Name sagt, darin, daß im besonderen der Unternehmer für die typischen Gefahren seines Betriebs (losgelöst von der Schuldfrage) einzustehen hat, daß jeder, der eine erkannte oder erkennbare Gefahr in die Welt bringt, sie auch sogleich auf sich und seine Rechnung übernehmen muß. Unter Gefahr ist hierbei zu verstehen ein Zustand, der eine gewisse Wahrscheinlichkeit in sich trägt, einen nachteiligen Erfolg zu entwickeln, [1]) die Möglichkeit oder Wahrscheinlichkeit des Eintritts eines schädigenden Ereignisses. [2]) Die innige Verwandtschaft zwischen dem Verursachungsprinzip und der Gefährdehaftpflicht tritt nirgends so deutlich zu Tage, wie im Begriff Gefahr. G. Rümelin [3]) erklärt mit Recht: „Die zu einem adäquaten Kausalzusammenhang notwendige Begünstigung ist mit der Gefährdung identisch. Und zwar führen die Begriffe der Gefährdung und Begünstigung auch in Einzelheiten zu demselben Resultat". Freilich sind auch hier die Grenzen fließende, und es ist hier, wie ebenfalls bei der Bestimmung der causa im Rechtssinne nicht immer leicht zu bestimmen, welches Maß von Wahrscheinlichkeit genügt, um das Vorhandensein einer Gefahr zu konstruieren. Aber mit H. A. Fischer [4]) auf den Gefahrbegriff wegen seiner Unbestimmtheit gänzlich zu verzichten, heißt das Kind mit dem Bade ausschütten. Wenn beispielsweise eine Höllenmaschine ganz in der Nähe eines Menschen aufgestellt wird unter den zu ihrer Explosion führenden Bedingungen, so ist die Wahrscheinlichkeit eines schädigenden Erfolgs, wie die Tötung des

---

[1]) Müller-Erzbach, a. a. O. S. 360.

[2]) Isaac, S. 75.

[3]) G. Rümelin, Arch. f. z Praxis, Bd. 88, S. 296.

[4]) H. A. Fischer, Jherings Jahrbücher, Bd. 51, S. 228.

Menschen und die Zertrümmerung der ihn umgebenden Sachen eine dermaßen große, daß man hier von einer absoluten Gefahr zu sprechen in der Lage ist. Umgekehrt gibt es natürlich auch Fälle, wo der Eintritt der schädigenden Handlung nur eine große entfernte Möglichkeit darstellt. Zwischen diesen beiden Extremen vermitteln unzählige Fälle verschiedener Art, die sich zu einer großen Stufenleiter der Gradabstufung zusammenordnen lassen.

In den meisten Fällen ist die Annahme einer Gefährdung lediglich das Resultat der Vergleichung einer Handlung oder eines Betriebes mit anderen ähnlichen Ereignissen und Unternehmungen. Der Betrieb der Eisenbahn, ein vollbesetzter Zug, der sich mit großer Wucht und Geschwindigkeit auf den Gleisen dahinbewegt, richtet bei einer dienstlichen Unregelmäßigkeit meist einen ungleich sohwereren Schaden an, als ein mit Pferden bespannter Wagen oder gar ein Fußgänger. Nach der herrschenden Ansicht kommen als Gefährdungshandlungen auch nur solche in Betracht, die eine über das gewöhnliche Maß hinausgehende Gefahr in sich bergen. Die Entwicklung der modernen Industrie mit ihren Großbetrieben und der Verwendung der Naturkräfte hat es mit sich gebracht, daß das Gefährdungsprinzip in Form der Unternehmer- oder Betriebshaftung neuerdings immer mehr zur praktischen Durchführung gelangt.

An sich müßte man eine Handlung, mit deren Ausübung eine Gefährdung anderer Menschen oder Sachen erfahrungsgemäß verbunden ist, völlig verbieten. Unter solchen Umständen aber dürfte wiederum eine stattliche Reihe von Betrieben, die zur Befriedigung der Kulturbedürfnisse der Allgemeinheit notwendig sind, im Staate überhaupt nicht konzessioniert werden. Damit würde die gesamte Kulturentwicklung unterbunden, und der Schaden, der hierdurch der Allgemeinheit erwüchse, würde ungleich größer sein und mehr empfunden werden, als die schädigenden Ereignisse, die sich bei dem Betriebe ereignen könnten. So stehen in Bezug auf den Gefährdungszustand Interessen von ungleichem Gewicht einander gegenüber, und für die Lösung solcher Interessenkollisionen gilt als allgemeines Rechtsprinzip, daß überall das

geringere Interesse dem höheren weichen muß.[1]) So ist die Konzessionierung gefährdender Handlungen und Betriebe abhängig von der Interessenlage. Bei nutzlosen und frivolen Handlungen genügt der geringste Grund, um sie zu verbieten. Erst das überwiegende Interesse der Allgemeinheit verleiht dem Gefährdungszustand, — wie er z. B. durch die Unternehmung einer Talsperre, Sprengstofffabrik, Gasanstalt, Starkstromanlage usw. vorliegt —, eine gewisse Rechtmäßigkeit. Ein überwiegendes Interesse ist aber nur solange vorhanden, als der Wert des Interesses an der Durchführung des Unternehmens überwiegt oder mindestens aufwiegt alle Schädigungen, die aus dem mit dem Unternehmen verbundenen Risiko hervorgehen.[2])

Dieser Gesichtspunkt der erlaubten Gefährdung ist zweifellos eine Gedankenparallele zum Notstandsangriff des § 904 B.G.B., und wie dort, so tritt auch hier mit der im schädigenden Erfolg realisierten Gefahr die rechtliche Ersatzpflicht ein. In der Literatur nehmen die Erörterungen über die Lösung der Interessenkollisionen durch die gesetzliche Ersatzpflicht einen ziemlich breiten Raum ein. Mataja[3]) macht die „treffende" Bemerkung, daß der Unternehmer alle Gefahren seines Unternehmens trage; Adolf Merkel[4]) erklärt, „daß jeder die Kosten der Geltendmachung seiner Interessen tragen soll"; Unger[5]) proklamiert den Billigkeitsgrundsatz „eigenes Interesse, eigene Gefahr — fremdes Interesse, fremde Gefahr"; Rudolf Merkel[6]) spricht von einem Prinzip des aktiven Interesses „in dem Sinne, daß derjenige, welcher sein Interesse zum Nachteil oder unter Gefährdung eines legitimen fremden Interesses geltend macht, der „aktiv" wird, der handelt zur Wahrung seines, auf Kosten des fremden Interesses, auch wenn seine Handlung mit Rücksicht auf das Überwiegen seines in einem Notstand oder sonst in einer Kollision befindlichen Interesses als rechtmäßig sich darstellt, dem anderen den Schaden er-

[1]) Müller-Erzbach, a. a. O. S. 366.
[2]) Müller-Erzbach, a. a. O. S. 366.
[3]) Mataja, Das Recht des Schadensersatzes, S. 41 und S. 105.
[4]) Adolf Merkel, Juristische Encyklopädie, § 708.
[5]) Unger, Handeln auf fremde Gefahr, S. 63.
[6]) Rudolf Merkel, Interessenkollisionen, S. 160.

setzen muß, der diesem durch die ihm von der Gesamtheit diktierte Unterordnung seines Interesses unter dasjenige des Handelnden erwachsen ist.“

Es liegt außerhalb des Rahmens dieser Arbeit, alle diese Grundsätze der Haftung auf ihre Richtigkeit hin zu prüfen; nur festgestellt sei, daß allen gemeinsam der Gedanke zu Grunde liegt, daß die Durchsetzung überwiegender gefährdender Interessen nur gegen Ersatz gestattet ist, und es wird evident, daß die notwendige Lösung der Interessenkollisionen des modernen Kulturlebens ein wichtiger Grund für die Einführung der Gefährdehaftpflicht ist.

Ein anderer Grund, der dafür spricht, hängt damit auf das innigste zusammen. Er liegt in der Tragfähigkeit des Unternehmens. Wenn jemand einen gefährdenden Betrieb einrichtet, in der ausgesprochenen Absicht, damit wirtschaftlich Gewinne zu erzielen, und wenn bei diesem Betriebe von Zeit zu Zeit Unglücksfälle sich ereignen, wie beim Eisenbahn- oder Bergbaubetrieb, so ist es mindestens begreiflich, wenn von der Gesetzgebung und Rechtsprechung der Gedanke befolgt wird, daß die Ersatzkosten als Passiva auf den Geschäftsbetrieb zu übernehmen sind. Damit ist die Frage entschieden, welche Person zum Schadensersatz verpflichtet ist. Nicht der vom Betriebsunternehmer Angestellte, sei er Beamter oder Arbeiter, haftet (schuldlos) für die die Gefährdung realisierenden schädigenden Ereignisse, sondern der Betriebsunternehmer selbst. Zwar wird niemand einen durchschlagenden Rechtsgrund für die Gefährdung darin erblicken, daß der Unternehmer größtenteils wohlhabender als sein Angestellter ist; aber aus dem Prinzip des überwiegenden Interesses folgt die Haftung des Unternehmers mit Notwendigkeit.

Ein dritter Grund für die Gefährdehaftpflicht liegt in der sogen. Prävention. Wenn der Handelnde für den Schaden einstehen muß, den er verursacht, so liegt in dieser Haftung zugleich ein kräftiger Impuls, so sorgfältig und umsichtig als möglich zu sein, zumal da eine Gefährdung bereits vorhanden ist. Dieser erzieherische Einfluß der Gefährdehaftpflicht auf das Verhalten der Menschen ist um so angezeigter, „je mehr man sich klar macht, daß mit der omnis diligentia noch sehr

wenig verlangt wird, daß ein Verhalten, bei dem nur keine culpa nachgewiesen werden kann, von einem normalen, richtigen Verhalten unter Umständen noch sehr weit entfernt ist.[1]) Zum anderen liegt in dem Verhältnis der Gefährdehaftpflicht zum Präventionsgedanken eine Rechtfertigung des Gefährdungsprinzips überhaupt insofern, als die über das Maß der üblichen diligentia weit hinaus gesteigerten Anforderungen in der Richtung einer fortschrittlichen Kulturentwicklung liegen, Kultur in Bezug auf den Menschen selbst wie auch in Bezug auf die möglichen Einrichtungen, die den Betrieb sicherer machen, d. h. die Gefährdung zu verringern. Nur die Abminderung der Gefahr kann auf die Minderung der Haftungsfälle hinwirken.

Was vom Standpunkt der Beweisregulierung gleichfalls für das Verursachungsprinzip im allgemeinen spricht, das spricht auch für die Gefährdehaftpflicht im besonderen. Wenn nur für culpa gehaftet wird, so ist häufig auch für den Geschädigten die Beweisnotlage vorhanden, die mitunter auch dann gegeben ist, wenn der Handelnde beweisen muß, daß ihn kein Verschulden trifft. Der Geschädigte kennt nicht die Einrichtungen des Betriebes. Zudem ereignen sich die Unfälle in gefährdenden Betrieben meistenteils mit einer derartigen Geschwindigkeit, das eine die einzelnen Glieder des Kausalnexus scharf scheidende Auffassungsmöglichkeit auch über das außergewöhnliche Maß menschlicher Begabung hinausgeht. Die jedermann verständliche Voraussehbarkeit eines schädigenden Erfolgs dieses Betriebes ist aber mit der Gefährdung identisch, und der Kreis unserer Betrachtungen über die Gründe der Gefährdehaftpflicht schließt sich in dem Gedanken, daß im erkannten Gefährdungszustande ein genügender Rechtsgrund für die Schadenszurechnung gegeben ist.

Lösung von Interessenkollisionen, Tragfähigkeit, Prävention und Beweisregulierung hängen — das zeigt sich im vorstehenden — unter sich und besonders mit dem Gefährdungsgedanken so innig zusammen, daß sie schlechthin als Erscheinungsweisen oder als Seiten der Gefährdehaftpflicht gelten können, daß sie mit dem Gefährdungsgedanken zusammen den

[1]) G. Rümelin, Arch. f. z. Praxis, Bd. 88, S. 296.

Begriffsinhalt der Gefährdehaftpflicht ausmachen. Die Grenzen der Gefährdehaftpflicht können daher auch nur mit Berücksichtigung aller dieser Momente sachgemäß gezogen werden.

Die Beantwortung der Frage, wann und in welchem Umfange Gefährdehaftpflicht statthat, hängt demnach in erster Linie von dem Maße der erzeugten Gefahr ab. Wie schon aus dem oben angeführten hervorgeht, handelt es sich hierbei darum, ob eine mehr oder minder erhebliche Begünstigung des Erfolgs durch die vorausgesehenen Umstände stattfindet oder nicht. Daß der Gefahrbegriff insofern relativ ist, als die Prämissen feststehen müssen, von denen aus die Gefährlichkeit einer Situation beurteilt werden muß, bedarf eigentlich keiner Hervorhebung. Ferner ist klar, daß der Gefahrbegriff hier oft in Gegensatz tritt zum Begriffe des Zufalls, und sofort erheben sich bei dem unvollständigen Wissen der Menschen Schwierigkeiten, wenn man bloß vermeintliche Gefahren oder vermeintliche Zufälle scheiden will von wirklichen Gefahren und Zufällen. Wenn die Wissenschaft und das tägliche Leben in dem Zufall das nicht Vorhergesehene und erfahrungsgemäß nicht Voraussehbare erkennen, so ist für die notwendige quantitative Bestimmung der Gefahr ausschlaggebend, welches Maß von Voraussehbarkeit den Gegensatz zum Zufall zu bilden hat. Die Erfahrung hat gezeigt, daß das Urteil über die Quantität einer Gefahr vom Bildungsstandpunkt eines Menschen und Volks beziehentlich von der Entwicklungstufe der Wissenschaft abhängt und daher leider sehr schwankend und unsicher ist. Daraus folgt, daß der Gefährdungsbegriff zu unbestimmt ist, um allein eine scharfe Abgrenzung des Gebiets der Gefährdehaftpflicht vorzunehmen. Aber soviel steht fest: ein niedriger Grad der Begünstigung eines schädigenden Erfolgs kann für die Schadenszurechnung nicht ausschlaggebend sein; gehaftet soll werden nur für Fälle besonders hoher Gefährlichkeitsgrade.

Die Gefährdehaftpflicht erfährt weitere Einschränkung durch die Berücksichtigung der Interessenlage. Ein allgemeiner Rechtssatz, daß jede Interessenverletzung (auch ohne Verschulden) schadensersatzpflichtig mache, würde der Bewegungsfreiheit unerträgliche Schranken setzen und weder der

Volksanschauung, noch den Bedürfnissen des Lebens entsprechen. Damit die Haftpflicht nicht ins Uferlose reicht, kann die Ersatzpflicht vor allen Dingen nur begründet werden für Verletzung von Interessen, die vom Recht geschützt sind, und „je wichtiger die Interessenbetätigung erscheint, desto eher wird man geneigt sein zu sagen, der Verletzte soll eben den ihm schuldlos zugefügten Schaden tragen".[1])

Auch das Bedürfnis des einzelnen und des gesamten Publikums nach der gefährdenden Handlung oder Einrichtung ist für die Abmessung des Schadensersatzes von grundlegender Wichtigkeit. Zwar ist der tief begründete Gegensatz zwischen Gefährdung des Vertragsgegners und Gefährdung des Dritten oder des Publikums lange Zeit weder in Gesetzgebung noch in der Theorie genügend gewürdigt worden; aber neuerdings hat mit Nachdruck Müller-Erzbach[2]) die einseitige Gefährdung fremder Interessen unterschieden von der sogen. „Gefahrtragung", die darin eigenartig ist, daß der Geschädigte seine Interessen selbst in die Sphäre der Gefährdung gezogen hat.[3]) Mögen immerhin Bedenken gegen diese Unterscheidung und ihre Durchführung im Haftpflichtrecht begründet sein,[4]) berechtigt ist unter Umständen die Idee, einen Schadensersatzanspruch keinem zuzugestehen, der zur Befriedigung seiner Bedürfnisse einer gefährdenden Einrichtung oder Handlung bedarf und bei deren Gebrauch einen Schaden davonträgt. Die Nichtberücksichtigung dieser Unterscheidung zwischen einseitiger Interessengefährdung und Gefahrtragung hat leider in der Gesetzgebung und Rechtsprechung zu sonderbaren Versuchen geführt. Die Novelle zum Tierhalterparagraphen des B.G.B. vom 30. Mai 1908, durch welche die Gefährdehaftpflicht des Tierhalters in weitem Umfange durch das alte, eben glücklich überwundene Verschuldungsprinzip ersetzt wurde, war die Folge von solchen Reichsgerichtsentscheidungen,[5]) die infolge Nichtbeachtung dieses Unterschiedes mit dem vernünftigen Sinn der Gesetze in direkten Widerspruch gerieten.

[1]) M. Rümelin, Schadensersatz ohne Verschulden, S. 32.
[2]) Müller-Erzbach, a. a. O.. S. 351.
[3]) Müller-Erzbach, a. a. O., 353.
[4]) M. Rümelin, a. a. O., S. 25.
[5]) R.G. Bd. 54, S. 73ff; Müller-Erzbach, a. a. O. S. 356.

Zuweilen wird die Gefährdehaftpflicht auch durch sozialpolitische Erwägungen abzugrenzen sein, so überall dann, wenn es sich fragt, ob ein bestimmter Stand mit seinen Interessen, beispielsweise das Kleingewerbe, zur Tragung einer solchen Gefährdehaftpflicht imstande ist oder nicht. Damit berührt sich aber die Interessenlage in ihrer grenzensetzenden Funktion mit dem Moment der Tragfähigkeit und entfernt auch mit der Prävention. Die Berücksichtigung der Tragfähigkeit nimmt de lege ferenda meist eine große, mitunter über Gebühr große Rolle ein, und die Frage, ob nicht durch Auferlegung der Gefährdehaftpflicht der technische Betrieb überhaupt oder nur die Lust zu gewissen Betätigungen und der Ansporn zum Kulturfortschritt unterbunden wird, ist für die Abgrenzung der Haftpflichtsphäre des öfteren in allererster Linie bestimmend; die Prävention aber, die erzieherisch auf den Betriebsunternehmer in der Richtung einwirken soll, daß er die denkbar besten Einrichtungen und die neuen Erfindungen zur Abwendung der mit seinem Betriebe erfahrungsgemäß verbundenen Gefahr sich zu eigen macht, schiebt der Ausdehnung der Gefährdehaftpflicht notwendig dort den Riegel vor, wo die Interessen des Publikums die Anwendung des Gefährdungsprinzips auf die durch „höhere Gewalt“ verursachten Unfälle stürmisch fordert.

Durch diese Beleuchtung der Gesichtspunkte, die für die Einschränkung der Gefährdehaftpflicht bestimmend sind, soll durchaus nicht behauptet werden, daß die begrenzenden Schlußfolgerungen aus den einzelnen Momenten sich nicht gegenseitig berühren oder bekämpfen. Aber es zeigt sich mit Evidenz, daß der Gefährdungsgedanke allein zu unbestimmt ist, um die Herrschaft des Gefährdungsprinzips zu begrenzen, wie er auch zu unbestimmt war, um die Gefährdehaftpflicht allein zu begründen. Die Berücksichtigung der anderen genannten Gesichtspunkte ist eben theoretisches wie praktisches Bedürfnis.

Damit hängt zusammen, daß die Frage, ob eine bestimmte Handlung oder Einrichtung als ungewöhnlich gefährlich anzusehen und unter die Gefährdehaftpflicht zu stellen ist, nur von Fall zu Fall entschieden werden kann, und wie

Niemeyer[1]) auf dem 31. Deutschen Juristentage bemerkte, ist auch von den eifrigsten Verfechtern der Gefährdehaftpflicht anerkannt worden, daß der Wissenschaft bisher noch nicht gelungen ist, den Gefährdungsgedanken als Gefährdungsprinzip einwandfrei zu formulieren, so daß er als allgemeiner Rechtssatz in die Rechtsordnung aufgenommen werden könnte; das „objektive Prinzip" der Gefährdehaftpflicht könne vielmehr nur für besondere Verhältnisse in Spezialgesetzgebungen ausgesprochen werden. Somit kann das Gefährdungsprinzip nicht als ein allgemeines Prinzip angesehen werden, das der Schuldhaftung ebenbürtig an die Seite zu stellen wäre; es ist kein allgemeines Prinzip, und die Gefährdehaftpflicht ist auch bisher völlig willkürlich erfolgt. Das beweißt die Rechtsgeschichte.

Der Gedanke der Gefährdehaftpflicht ist schon bei Gesterding[2]) in dem 1818 erschienenen Werke „Über alte und neue Irrtümer der Rechtsgelehrten" keimhaft vorhanden; aber zum ersten Male klar erscheint er in dem preußischen Eisenbahngesetz vom 3. November 1838. Dort ist im § 25 zwar festgelegt, daß die Bahngesellschaft von der Haftpflicht befreit ist, wenn der Schaden die Folge eines unabwendbaren äußeren Zufalls ist; aber dann wird erklärt: „Die gefährliche Natur der Unternehmung selbst ist als ein solcher von dem Schadensersatz befreiender Zufall nicht zu betrachten". In der Rechtsprechung wurde das Gefährdungsprinzip in jener Zeit durch das preußische Obertribunal[3]) ausgesprochen in den Worten: „Den Grundsätzen der Billigkeit dürfte es mit Rücksicht auf das Angeführte nun unzweifelhaft gemäß sein, wenn derjenige, der sich um seines Vorteils willen zu einem Unternehmen entschließt, bei welchem er die Folgen durchaus nicht in seiner Gewalt hat und er es darauf ankommen lässt, durch seine Handlungen unmittelbar das Eigentum Dritter in Gefahr zu bringen, für verpflichtet erachtet wird, diesen Dritten für den ihnen solchergestalt verursachten Schaden aufzukommen". Trotz dieser klaren Formulierung des Gefährdungsgedankens ent-

[1]) Niemeyer, Verhandlungen des 31. Deutschen Juristentages (Gutachten), Bd. 2, S. 49.

[2]) Zitiert bei Müller-Erzbach, a. a. O., S. 343.

[3]) Entscheidungen des Königlichen Geheimen Ober-Tribunals Bd. 4, S. 359ff. Berlin 1840.

wickelte sich dieses Prinzip vorläufig nicht weiter, bis endlich 1879 Loening[1]) in seiner Schrift „Die Haftung des Staates“ den Vorstoß zu neuer Anwendung gab. Es wurde dann das Gefährdungssystem ergänzt in dem Sinne, daß der Unternehmer beim Werkvertrag nur für die Gefahren aufzukommen hat, die seiner Sphäre angehören;[2]) es wurde verallgemeinert von Rudolf Merkel,[3]) Unger[4]) u. a. Allmählich entstand eine umfangreiche Literatur, und auf den Juristentagen wie in der Gesetzgebung wurde das Schadensersatzrecht nach den Prinzipien der Gefährdungs- und Betriebshaftung fortgebildet. Stets aber zeigt sich, daß die Ausdehnung, d. h. die weitere Anwendung der Gefährdehaftpflicht niemals auf dem Wege bloßer Übertragung und Analogiebildung sich glatt vollzog; sondern die Haftpflicht für typische Betriebsgefahren und die Eigenart der haftpflichtbefreienden Umstände erheischten und erhielten stets die Regelung durch spezielle Gesetze.

V. Kapitel.

Vom Verhältnis der Prinzipien untereinander.

Überblicken wir in aller Kürze die vorstehenden Ausführungen über die drei Prinzipien, so leuchtet ohne weiteres ein, daß es in der Gegenwart eine einheitliche Rechtsregel für die Schadenszurechnung nicht gibt. Der Versuch, mit Hilfe des Verschuldungsprinzips das moderne Leben in allen Unfällen vermögensrechtlich in Ordnung zu halten, läßt sich nicht durchführen, ohne dem Verschuldungsprinzip in seiner Anwendung einen derartigen Zwang anzutun, daß es im innersten Kern zerstört wird. Dem Verschuldungsprinzip ist überall dort, wo es sich treugeblieben ist, eigentümlich, daß es die Voraussehbarkeit des eingetretenen individuellen Erfolgs und die subjektive Erkennungsmöglichkeit auf Seiten des Handelnden als gegeben fordert. Selbst vom Standpunkt der zivilrechtlichen Erweiterung des Schuldbegriffs aus muß ein

[1]) Loening, Die Haftung des Staates. 1879, S. 90.
[2]) Strohal, Jherings Jahrbücher, Bd. 33, S. 386.
[3]) Rudolf Merkel, Interessenkollisionen, S. 168ff, 237.
[4]) Unger, Handeln auf eigene Gefahr, S. 34.

beträchtlicher Teil von Fällen infolge der Beweisnotlage des Geschädigten oder wegen mangelnden echten Verschuldens des Schädigenden auf Grund des Verschuldungsprinzips leider ohne Schadensersatz zu Ungunsten des Geschädigten bleiben, und es ist offenbar, daß es meist Fälle sind, die auf dem Vorhandensein überwiegender Interessen beruhen, mit denen eine Gefährdung anderer Interessen notwendig verbunden ist. Das Verschuldungsprinzip — so läßt sich kurz sagen — wird also der Interessenlage zwanglos überall dort nicht gerecht, wo schuldlose Handlungen in Frage stehen, die gefährlich sind; die künstliche Überspannung des Verschuldungsbegriffs wie die Verschärfung des Ursachbegriffs sind aber ebenfalls wie die erwähnten Schuldvermutungen nichts anderes als Vorstufen zur gesetzlichen Gefährdehaftpflicht. In der Überspannung des Verschuldungsbegriffs ist daher sowohl die verwandtschaftliche Beziehung als auch der tiefgreifende Unterschied zwischen Verschuldungsprinzip und Gefährdungsprinzip gegeben.

Das Gefährdungsprinzip begnügt sich in Bezug auf Beweisregulierung mit dem Nachweis, daß der eingetretene Unfall innerhalb des Bereichs der typischen Betriebsgefahren liegt. Es sieht ab vom Moment des Verschuldens, und indem es von der Voraussehbarkeit des eingetretenen individuellen Erfolgs abstrahiert, steht es auf dem Standpunkt der objektiven Erkennbarkeit der Gefährlichkeit. Der Begriff der Gefährdung ist in der Praxis ein Resultat des Vergleichs einer Handlung oder Einrichtung mit anderen, die gleichen oder ähnlichen Zwecken dienen.

Durch das Moment der Begünstigung des schädigenden Erfolgs, der innerhalb der Sphäre der typischen Betriebsgefahr liegen muß, unterscheidet sich die Gefährdehaftpflicht von der blossen Erfolgshaftung. Doch ist auch hier die Grenze zwischen beiden eine fließende. Wenn für jeden Erfolg gehaftet werden soll von dem, der ihn verursucht hat, so liegt begreiflicherweise der Schwerpunkt auf dem lückenlosen Nachweis des Kausalnexus zwischen der als Ursache in Frage stehenden Handlung und dem schädigenden Erfolge. Daß die krasse Erfolgshaftung für die Regelung des Schadensersatzrechts keine brauchbare Grundlage abgäbe, hat man allgemein

erkannt. Daher bemühte man sich mit Fleiß und logischem Scharfsinn um die Definition des Ursachbegriffs. Indem man dabei die Zahl der Merkmale des Ursachbegriffs vermehrte und dadurch den Umfang der Erfolgshaftung allmählich einschränkte, kam man zum Begriff der adäquaten Verursachung, die die enge Verwandtschaft zwischen Gefährdungs- und Verursachungsprinzip vermittelt und, wie schon der Ausgangspunkt der Kries'schen Untersuchung dartut, auch dem Verschuldungsprinzip angehört. Unter diesen Betrachtungsweisen erscheint die Gefährdehaftpflicht als ein Spezialfall des Verursachungsprinzips, während umgekehrt Gefährdungs- und Verschuldungsprinzip sich von der Erfolgshaftung dadurch auf das nachdrücklichste trennen, daß sie beide die Voraussehbarkeit des schädigenden Erfolgs betonen.

So sind die Berührungspunkte und Wechselbeziehungen zwischen diesen drei Prinzipien mannigfaltig und verwickelt genug, und es wird im folgenden immer der vollen Charakterisierung der Tatsachen- und Rechtsverhältnisse bedürfen, um die rechtliche Natur der Haftpflicht nach § 7 K.F.G. bestimmen zu können.

ZWEITER TEIL.

VI. Kapitel.

Die rechtliche Natur der Haftpflicht für Automobilunfälle vor dem Inkrafttreten des Kraftfahrzeuggesetzes.

Die Tatsache, daß so kurze Zeit nach dem Inkrafttreten des B.G.B. in Deutschland die Regelung der Automobilunfälle auf Grund einer besonderen Gesetzgebung als dringend notwendig empfunden wurde, illustriert ebenso deutlich den alten Gedanken Montesquieus,[1]) daß die Ausbildung des Rechts in voller Abhängigkeit von dem Fortschritt der Kultur eines Volkes steht, wie auch den Gedanken, daß es im Leben eines Kulturvolkes keinen rechtsleeren Raum gibt und daß neu auftretende Kulturerscheinungen ohne weiteres unter die positiven Gesetze treten. Obgleich der Automobilismus, der noch zur Zeit der Ausarbeitung des B.G.B. in der Öffentlichkeit kaum gespürt wurde, zu einem außerordentlich gefährlichen Zweig des modernen Verkehrslebens sich auswuchs, machten doch die Organe der Gesetzgebung in den Gliedstaaten des Reichs keinen Gebrauch von der ihnen nach Artikel 105 E.G.B.G.B. zustehenden Befugnis, Sondervorschriften für den „mit gemeiner Gefahr verbundenen Betrieb“ der Kraftfahrzeuge und den daraus entstehenden Schaden in weiterem Umfange zu erlassen, als nach den Vorschriften des B.G.B. gesetzlich festgelegt war. Hoffte man auf eine reichsgesetzliche Regelung der Haftpflicht bei Automobilunfällen, oder aber empfand man die anwendbaren Rechtsnormen des B.G.B. als völlig ausreichend? Die nachfolgenden Ausführungen mögen die Antwort geben.

---

[1]) Montesquieu, Geist der Gesetze, 19. Buch.

Schadensersatzansprüche für die aus Unfällen beim Kraftfahrzeugbetrieb entstehenden Schäden können nach dem B.G.B. entweder aus den Bestimmungen über „unerlaubte Handlungen“ im Sinne des 24. Titels im 7. Abschnitt oder aus schuldhaften Verletzungen vertraglicher Verpflichtungen hergeleitet werden. Im ersteren Falle sind die gesetzlichen Vorschriften der §§ 823 und 831 heranzuziehen. § 823 Abs. 1 schützt Rechtsgüter wie das Leben, den Körper, die Gesundheit, die Freiheit, das Eigentum. Die Schadensersatzpflicht nach dem ersten Abschnitt dieses Paragraphen ist durch folgende Momente bedingt: 1. es muß jemandem ein Schaden erwachsen sein, 2. und zwar infolge der Verletzung eines gesetzlich geschützten Rechtsguts, d. h. der Eingriff muß objektiv rechtswidrig sein; 3. der Täter muß vorsätzlich oder fahrlässig gehandelt haben, d. h. es muß ihn ein Verschulden treffen. Die dritte Bedingung der subjektiven Rechtswidrigkeit macht deutlich, daß diese Rechtsregel des § 823 Abs. 1 ganz auf dem Verschuldungsprinzip aufgebaut ist. Die Bedeutung eines solchen Haftungsprinzips für Automobilunfälle erhellt aus folgender Stelle der Begründung zum ersten Entwurf des K.F.G.[1]) „Der Nachweis eines Verschuldens ist aber bei den durch Automobile veranlaßten Schäden häufig mit besonderen Schwierigkeiten verknüpft. Die Raschheit, mit der sich die Vorgänge abspielen, die Erregung in welcher sich der Geschädigte im Augenblick des Unfalls befindet, sowie der Umstand, daß sehr häufig außer den Beteiligten keine Zeugen vorhanden sind, machen es nicht selten unmöglich, die näheren Umstände des Falls in der Weise festzustellen, wie es nach dem geltenden Rechte zur Begründung der Klage erforderlich ist. Gelingt es aber auch, ein Verschulden nachzuweisen, so wird dieses in der Regel nur den Lenker des Fahrzeugs treffen, dessen Haftung für den Verletzten meist ohne praktischen Nutzen ist; der Unternehmer selbst bleibt von der Haftung frei. Vollständig versagt das geltende Recht in den Fällen, in welchen der Unfall überhaupt nicht durch ein Verschulden, sondern durch die dem Automobilverkehr als solchem innewohnende Gefährlichkeit herbeigeführt worden ist“.

[1]) Reichstag 1905/06, Aktenstück 264, S. 3246.

Trotz alledem ist die Beweisnotlage des Geschädigten in Wahrheit nicht dermaßen schlimm, als es auf den ersten Augenblick scheinen mag. Denn Abs. 2 des § 823 erklärt, daß „die gleiche Verpflichtung... denjenigen trifft, welcher gegen ein den Schutz eines anderen bezweckendes Gesetz verstößt. Ist nach dem Inhalte des Gesetzes ein Verstoß gegen dieses auch ohne Verschulden möglich, so tritt die Ersatzpflicht nur im Falle des Verschuldens ein". Als Schutzgesetze im Sinne dieses Paragraphen kommen nach der herrschenden Ansicht der Judikatur und Literatur[1]) in Frage unter anderem auch die vielen polizeilichen Anordnungen, die im Interesse der Verkehrssicherheit erlassen sind. War dem Verletzten die Beweisführung zur Herleitung eines Schadensersatzanspruches nach Abs. 1 des § 823 aus einem der oben genannten Gründe nicht möglich, so kann er die Haftung des Automobilführers auf einfacherem Wege vielleicht begründen, indem er nachweist, daß der Führer des Kraftfahrzeuges gegen eins dieser Schutzgesetze in schuldhafter Weise verstoßen hat. Nach dem Kommentar von R. G. Räten[2]) zum B.G.B. ist die Übertretung in diesem Falle schuldhaft, „wenn der Übertreter bewußtermaßen die gebotene Handlung unterließ oder die verbotene ausführte, sowie wenn er aus schuldhafter Vergeßlichkeit gegen die ihm bekannte Vorschrift handelte; sie ist auch schuldhaft, wenn er sich unter Außerachtlassung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt über das Bestehen des Schutzgesetzes zu unterrichten unterließ". Vom Schuldbegriff des Abs. 1 weicht der im Abs. 2 insofern ab, als sich hier das Verschulden des Automobilführers nur auf gesetzwidriges Verhalten bezieht, nicht auch auf einen rechtsverletzenden Erfolg. Dies kommt dem Geschädigten zweifellos zugute.

Zum anderen zeigt sich, daß in der Rechtsprechung der zivilrechtliche Schuldbegriff in einer derartig strengen Weise ausgelegt wurde, daß die Mehrheit der Automobilunfälle auf ein Verschulden des Führers zurückgeführt wurde. Der Begriff der Fahrlässigkeit, der nach § 276 Abs. 1 ganz allgemein

---

[1]) B.G.B. von G. R. Räten, S. 788; Neumann S. 649; J. W. 1905, S. 142 und 1909 S. 134.

[2]) B.G.B. von R. G. Räten Bd. 1, S. 789.

als Außerachtlassung der „im Verkehr erforderlichen Sorgfalt“ definiert wird, wurde in den strittigen Fällen analog dem § 347 H.G.B. bestimmt nach dem idealen Maßstab, den ein ordentlicher, verständiger, normaler Mann abgab, der mit den Geschäften des betreffenden Berufs, d. h. mit den Einrichtungen seines Fahrzeugs und dessen sachgemäßer Führung aufs innigste vertraut war. Die Praxis der Rechtsprechung [1]) forderte einen idealen Chauffeur; jede Abweichung von diesem Ideal wurde dem Beklagten zur Last gemacht. Nach Isaac [2]) geht z. B. die Praxis des französischen Rechts in der Annahme eines Verschuldens oft so weit, daß tatsächlich dasselbe erreicht wird, wie nach dem gegenwärtig geltenden K.F.G. „Insbesondere werden Motorexplosionen und sonstige Betriebsfehler gern ohne weiteres als verschuldet angesehen.“ Diese Überspannung des Schuldbegriffs stellt tatsächlich schon eine Vorstufe der Gefährdehaftpflicht dar.

Mit diesem zuletzt angeführten Gedanken hängt die Anwendung des § 831 B.G.B. eng zusammen. § 831 verpflichtet zum Schadensersatz denjenigen, der zu einer Verrichtung einen anderen bestellt, welcher in Ausführung der Verrichtung einem Dritten widerrechtlich Schaden zufügt. „Die Ersatzpflicht tritt nicht ein, wenn der Geschäftsherr bei der Auswahl der bestellten Personen und, sofern er Vorrichtungen oder Gerätschaften zu beschaffen oder die Ausführung der Verrichtung zu leiten hat, bei der Beschaffung oder Leitung die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet oder wenn der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt entstanden sein würde“. § 831 konstatiert also eine Haftung des Geschäftsherrn oder Unternehmers für fremdes Handeln, aber nicht als Ausnahme vom Verschuldungsgrundsatz, sondern auf Grund einer Schuldpräsumtion. Daraus resultiert die Umkehrung der Beweislast nach diesem Parapraphen. Nach § 831 Abs. 2 untersteht der gleichen Verantwortlichkeit auch derjenige, „welcher für den Geschäftsherrn die Besorgung einer der in Abs. 1 Satz 2 bezeichneten Geschäfte durch Vertrag übernimmt“.

---

[1]) J. W. 1904, S. 288; 1908, S. 405.

[2]) Isaac, S. 167.

Es läßt sich nicht leugnen, daß diese Gesetzesbestimmungen der §§ 823 und 831 zugunsten des Verletzten sprechen. Aber in der Praxis stellen sich doch viele Schwierigkeiten für die Durchführung dieser Bestimmungen ein. Im besonderen ist der Nachweis nicht zu leicht zu führen, daß der Automobilführer gegen ein Schutzgesetz schuldhaft verstoßen hat, und doch ist für § 823 Abs. 2 die Schuldpräsumtion und die Umkehrung der Beweislast wie für die Tatbestände des § 831 nicht gegeben; dagegen wird die Exkulpation nach § 831 einem Beklagten keine große Mühe machen. So ist klar, daß die Polizeiverordnungen die Lücken nicht zu schließen vermochten, die das B.G.B. in Bezug auf die Schadensersatzpflicht auf Grund von Automobilunfällen reichlich aufweist. Damit war die Notwendigkeit gegeben, die Schadensersatzpflicht für den Automobilismus auf Grund eines besonderen K.F.G. strenger zu regeln.

Die rechtliche Natur der Haftpflicht nach Abs. 1 und Abs. 3 des § 7 K.F.G.

Wenn wir nunmehr dazu übergehen, die rechtliche Natur nach § 7 des Kraftfahrzeuggesetzes zu bestimmen, so fällt die enge Verwandtschaft der Gedanken in Abs. 1 und 3 zuerst in die Augen, während der 2. Abschnitt des Paragraphen die Bedingungen für den Ausschluß der Ersatzpflicht gesetzlich feststellt. Für die Beantwortung unserer Frage ist es dabei von Gewicht, aus dem Gesetz als Bedingungen des Haftpflichtanspruchs hervorzuheben, 1. daß der Unfall sich „bei dem Betrieb“ des Kraftfahrzeugs ereignet hat, 2. daß aus dem Unfall für den Verletzten ein Schadensersatzanspruch erwächst, 3. daß der „Halter“ des Kraftfahrzeugs „dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen“ hat oder der, der das Fahrzeug ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters in Betrieb gesetzt hat.

VII. Kapitel.

Das Verhältnis zwischen Kraftfahrzeugbetrieb und Unfall.

Das K.F.G. sagt: „Wird bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesund-

heit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Fahrzeugs verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen". „Als Kraftfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes gelten Wagen oder Fahrräder, welche durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein" (§ 1 K.F.G.). Das Gesetz bestimmt das Wesen der Kraftfahrzeuge durch zwei Merkmale: positiv wird festgelegt, daß das Kraftfahrzeug durch elementare Triebkraft bewegt wird; insofern fallen alle Fahrzeuge darunter, welche nicht durch tierische oder menschliche Kraft bewegt werden. Die Eisenbahnen aber werden von der Unterordnung unter den Begriff Kraftfahrzeug durch die negative Bestimmung insofern ausgeschlossen, als diese nicht an Bahngleise gebunden sein dürfen. Wenn auch nach § 1 K.F.G. angenommen werden muß, daß unter Kraftfahrzeugen im Sinne des Automobilgesetzes nur solche verstanden werden können, „die auf öffentlichen Wegen oder Plätzen in Betrieb gesetzt werden sollen", so ist dies doch nicht dahin auszulegen, daß der Halter eines in einem Privathof stehenden Automobils nicht haftbar gemacht werden könnte für den Schaden, den das Geräusch seiner Maschine und dessen Wirkung auf ein scheu gewordenes Pferd verursacht hat. Hieraus erhellt, daß der Begriff Kraftfahrzeug im Sinne des § 7 nur im engsten Zusammenhange mit den gesetzlichen Worten „bei dem Betrieb" zu interpretieren ist.

Der Begriff des Betriebs ist weder in dem Kraftfahrzeuggesetz vom 3. Mai 1909 noch in einem früheren Gesetze erklärt worden; daher kommt es, daß er in der Rechtsliteratur nicht eindeutig aufgefaßt worden ist. Isaac [1]) erkennt ausgehend vom Wortsinne den Betrieb des Kraftfahrzeugs als „die gesamte dem technischen Zweck des Kraftfahrzeugs dienende Tätigkeit von Kräften" und sieht den technischen Zweck des Kraftfahrzeugs in der nicht an Bahngleise gebundenen, selbsttätigen Fortbewegung durch Maschinenkraft. Er gelangt bei seinen Untersuchungen zu dem Ergebnis, daß ein Kraftfahrzeug sich im Betrieb befindet, „sobald und solange die treibende Kraft auf den Motor oder auf das Fahrzeug wirkt.

[1]) Isaac, S. 63.

Bei völliger Bewegungslosigkeit von Motor und Fahrzeug kann von „Betrieb“ nicht mehr gesprochen werden.“[1]) Der sprachlich-technische Betriebsbegriff aber genügt jedoch nicht, um die Intention des Gesetzgebers zu verstehen. Wie Eger[2]) im einzelnen ausführt, ist unter Betrieb im Sinne des § 1 Reichshaftpflichtgesetz der „Inbegriff derjenigen Funktionen des Eisenbahngewerbes zu verstehen, welche ihm die ihm eigentümliche Gefährlichkeit verleihen“. Dieses Eisenbahngesetz hat erwiesenermaßen in vielen Beziehungen bei der Ausausarbeitung des K.F.G. als Vorbild gedient. In den Kommissionsverhandlungen[3]) wurde unter Zugrundelegung der Statistik ausgeführt, daß das Automobil weit gefährlicher sei als die Eisenbahn. Insofern ist es richtig, daß auch das K.F.G. mit dem Wort „Betrieb“ den Inbegriff aller derjenigen Verrichtungen zusammenfaßte, die dem Kraftfahrzeuge die ihm eigentümliche Gefährlichkeit verleihen, und verständlich, daß für den Automobilbetrieb besonders dieses eine Merkmal in den Vordergrund geschoben wird.

Die besondere Gefährlichkeit des Betriebes liegt in der von den übrigen Transportmitteln abweichenden Natur des Kraftfahrzeugs. Vergleicht man den Automobilverkehr mit anderen Unternehmungen, für die keine so strenge Haftpflicht besteht, so ist es zuerst die ungewöhnliche Geschwindigkeit, mit der sich die Kraftfahrzeuge, ohne auf den für den allgemeinen Verkehr gesperrten Gleisen zu fahren, auf freien Straßen blitzschnell dahinbewegen. Infolge der rapiden Schnelligkeit ist die Zahl der Bewegungen und Überholungen erheblich größer als bei allen anderen Fahrzeugen, und erfahrungsgemäß wird hierbei die Fahrbahn vom Chauffeur in Bezug auf die Entfernung oft fehlerhaft eingeschätzt, und die verschiedenen Wendungen führen bei unrichtiger Berechnung die große Zahl von Unfällen herbei. Dazu kommt die ungewöhnliche Schwere des Automobils, die infolge des Beharrungsge-

[1]) Isaac, S. 66.

[2]) Eger, Reichshaftpflichtgesetz, S. 11.

[3]) Hallbauer, S. 111: „in einem Jahre seien 764 unbeteiligte Personen durch die Eisenbahn getötet und verletzt worden, während die Zahl der durch Automobile Getöteten und Verletzten 2068 betragen habe.“

gesetzes bei drohender Kollision vielfach ein Ausweichen oder Einhalten unmöglich macht, ferner das Zischen und Puffen des Motors, das vielfach das Scheuen von Reit- und Zugtieren zur Folge hat, und nicht zuletzt die Betriebsstörungen in dem ungewöhnlich verwickelten Betriebsmechanismus. Zuerst hat neuerdings Isaac,[1]) der juristische Wortführer der Automobilverbände, den Versuch gemacht, den Kraftfahrzeugbetrieb als erheblich weniger gefährlich hinzustellen.[2]) Er geht aus von dem zweifellos richtigen Gedanken, daß die Eisenbahn, wie jede Sachgesamtheit durch die Menge von Verkehrszügen und die Fülle von anderen Betriebseinrichtungen wie Weichen, Signaleinrichtungen usw. ungleich mehr Gefahrquellen besitzt als der „Betrieb eines Kraftfahrzeugs",[3]) wie bezeichnenderweise das Gesetz sagt; aber seinem Ergebnis (a. a. O.), daß bei der Eisenbahn schon der betriebssichere, gut geführte Zug, beim Kraftfahrzeug aber nur das betriebsunsichere, schlecht geführte Fahrzeug gefährlich sei, kann man unter Berufung auf Erfahrung des Lebens entgegenhalten, was Eger[4]) sagt: „Die Betriebsgefahr und der daraus drohende Schaden ist aber mit Rücksicht auf die Ähnlichkeit der Betriebsmittel, Betriebsart und Betriebskraft nicht nur von gleicher Größe, sondern erweist sich nach den bisherigen Erfahrungen und der fast übereinstimmenden Auffassung der Sachverständigen gerade wegen der Unabhängigkeit vom Schienenzwange

---

[1]) Isaac, S. 159.

[2]) Isaac führt diesen Gedanken, um zu beweisen: „Es lag daher für das Kraftfahrzeug kein Grund vor, auch für unvermeidbare Ereignisse haften zu lassen, soweit sie nicht auf Betriebsfehlern beruhen". S. 163.

[3]) Treffend bemerkt der Bericht des Schweizerischen Bundesrats an die Bundesversammlung über die Unterstellung der Automobile unter die Eisenbahnen vom 15. Dezember 1902 auf S. 17: „Es kann zunächst nicht von einem Betrieb von Automobilen schlechtweg geredet werden; man kann wohl eine Eisenbahn betreiben, aber ein Automobil kann man nicht betreiben, das ist nicht nur sprachlich, sondern auch begrifflich ausgeschlossen. Bei der Eisenbahn hat man in dem Begriffe Betrieb, abgesehen von der auf die gewerbliche Ausübung bezogenen Tätigkeit des Unternehmens, einen ganz bestimmt abgegrenzten Komplex von Handlungen, während bei den Automobilen eine bestimmte Umgrenzung des Wortes Betrieb fehlt." Zitiert bei Krause, S. 50 f.

[4]) Verhandlungen des 26. Deutschen Juristentages, 3. Bd., S. 171.

und der anderen bereits hervorgehobenen Momente noch wesentlich höher als beim Eisenbahnbetriebe". Angesichts solcher Erfahrungen ging bei der Einzelberatung des K.F.G. in der Kommission „die allgemeine Meinung" dahin, daß der Zweck des Gesetzes sei, dem durch Kraftfahrzeuge gefährdeten Publikum einen ausreichenden Schutz für Leben, Gesundheit und Vermögen zu gewähren. Die Gefährlichkeit des Kraftfahrzeugbetriebes gab also den Anstoß zum Gesetz.[1])

Die Schlußredaktion des Gesetzes, wie sie uns in § 7 K.F.G. vorliegt, sagt deshalb auch: „Wird bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs ein Mensch getötet — ersetzen". Das Wörtchen „bei" im Sinne des § 7 deutet nicht etwa nur ein räumliches oder zeitliches Nebeneinander des Betriebs und des Unfalls an, sondern wie die Rechtsprechung zur Genüge dargetan hat, erfordert die Wendung „bei dem Betriebe", „daß die Möglichkeit eines Kausalzusammenhanges zwischen dem Unfall und den besonderen Gefahren des Automobilbetriebes, gegen welchen das Gesetz Schutz gewähren will, vorhanden ist"[2]). Sonach enthalten die Worte „bei dem Betrieb" zwei wichtige, wenn auch verschieden bewertete Momente: 1.) ist eine notwendige Voraussetzung des Haftpflichtanspruchs nur dann gegeben, wenn zwischen Betrieb und Unfall ein innerer, d. h. ursächlicher Zusammenhang vorhanden ist, wenn er auch nicht in allen Einzelheiten nachweisbar ist, soweit es sich um den Betrieb im engeren Sinne handelt; 2.) muß auch ein äußerer[3]), d. h. bloß zeitlicher und örtlicher Zusammenhang gegeben sein.

In Bezug auf den ursächlichen Zusammenhang stellen sich demnach in jedem Einzelfalle von selbst die Fragen[4]), 1.) ob der Unfall überhaupt eine Folge des Automobilbetriebs gewesen oder ob der Unfall lediglich eine Folge anderer Ereignisse war, und 2.) ob der Unfall zu denjenigen Folgen des Automobilbetriebs gehört, die im allgemeinen als wahrscheinlich vorauszusehen sind. Die erstere von den zwei Fragen

---

[1]) Vergleiche auch Krause, S. 54.
[2]) Schmid-Wagner, S. 82.
[3]) J. W. 1907, S. 276; R.G. Bd. 55, S. 231.
[4]) J. W. 1908, S. 526.

vergleicht also den Betrieb des in Frage stehenden einzelnen Kraftfahrzeugs mit anderen Ereignissen, die gleichfalls zu dem eingetretenen Unfall in irgend einem Zusammenhange stehen. Dagegen erhebt sich der Richter bei der Beantwortung der zweiten Frage auf die Basis des Generellen, indem er feststellt, ob der Unfall mit der gleichgroßen Wahrscheinlichkeit auch bei beliebigen anderen, d. h. ungefährlichen Fahrzeugen und Ereignissen hätte eintreten können.

Das Reichsgericht[1]) hat entschieden: „Wenn bei Ausführung des Unternehmens ein Unfall nicht durch Verwirklichung jener Gefahren, . . . sondern durch ein davon verschiedenes und unabhängiges, zufälliges Ereignis herbeigeführt worden ist, so wird durch diesen Umstand der Kausalzusammenhang zwischen der schuldhaften Handlung und der eingetretenen Verletzung unterbrochen oder richtiger gesagt ausgeschlossen". Damit ist gefordert, daß der Automobilbetrieb eine condicio sine qua non des Unfalls sein muß. Nun läßt sich der Kausalzusammenhang in der weitaus größten Zahl der Fälle unmöglich lückenlos dartun, und eine Art Beweisnotlage ist in allen diesen Fällen für den gegeben, der aus dem Unfall Schadensersatzansprüche herleiten will. Das Reichsgericht[2]) begnügt sich daher auch bewußt mit dem Nachweis der Möglichkeit, d. h. nicht mit einer weit entfernt liegenden Möglichkeit, sondern mit der Wahrscheinlichkeit eines solchen Zusammenhangs. Es erklärt[3]): „Bei den Schranken menschlicher Erkenntnis muß es, damit den Erfordernissen des praktischen Lebens genügt werde, ausreichen, wenn ein hoher Grad von Wahrscheinlichkeit dafür vorliegt, daß der Schaden in dem betreffenden Umstande seinen Grund findet. Dies ist auf Grundlage der menschlichen Erfahrung mit Rücksicht auf die Sachlage, insbesondere den Grad der Gefährlichkeit der in Betracht kommenden Handlungen zu prüfen". Wie wir oben (Kapitel IV) auseinanderzusetzen versucht haben, bedeutet Gefahr nichts anderes als die Möglichkeit oder besser die Wahrscheinlichkeit eines schädigenden Ereignisses[4]). Da ist ersichtlich,

[1]) J. W. 1905, S. 529.
[2]) J. W. 1911, S. 192.
[3]) J. W. 1903, S. 384.
[4]) Kries, a. a. O. S. 287 ff.; Rümelin, Zufall im Recht, S. 12.

daß die Rechtsprechung — die Bedeutung der Reichsgerichtsentscheidungen für die gesamte Rechtsprechung vorausgesetzt, — sich nicht auf den Standpunkt einer krassen Erfolgshaftung stellt, auch nicht vom Standpunkt der nachträglich objektiven Prognose den Begriff der adäquaten Verursachung anwendet, sondern daß es sich zu einer Haftung bekennt, nach der der Begriff der adäquaten Verursachung ganz allgemein bedeutet[1]), daß der Automobilbetrieb nach den Erfahrungen und Gesetzen des Lebens gefährlich ist, d. h. die Entstehung des Unfalls begünstigt hat.

Ganz in diesem Sinne wird daher auch die oben angeführte zweite Frage zur Feststellung des Kausalzusammenhangs gestellt und beantwortet. Wenn der Zufall zu denjenigen Folgen des Automobilbetriebs gehört, die im allgemeinen als wahrscheinlich vorauszusetzen waren, dann hätte er sich nicht auch bei einem beliebigen anderen ungefährlichen Vorgang ereignen können. Die Frage, ob der Unfall durch den Kraftfahrzeugbetrieb adäquat verursacht ist, wird entschieden durch die Erfahrungen des Lebens, insbesondere der Technik und des Verkehrs[2]), mit besonderer Berücksichtigung der als gefährlich geltenden Eigenschaften des Automobils wie seiner großen Geschwindigkeit, seiner allzu leichten Lenkbarkeit und Beweglichkeit, wodurch für das Publikum das Ausweichen sehr erschwert wird, seines Geräusches, seiner Entwicklung von Rauch, Dampf und üblem Geruch. Auch unvermittelt auftretende Störungen der Betriebssicherheit durch Gleiten und Schleudern, Platzen von Reifen, durch Rücken des Steuers und der Bremse sind solche gefährliche Seiten des Automobilbetriebes.

Bei allen diesen Einrichtungen darf der Kausalzusammenhang nicht in einem rein mechanischen Sinne aufgefaßt werden.[3]) Daher braucht der Betrieb eines Kraftfahrzeugs auch nicht die einzige oder vorwiegende Ursache eines Unfalls zu sein.[4]) Nur wenn die Beziehungen zwischen Kraftfahrzeugbetrieb und dem eingetretenen Unfall dermaßen weit entfernt sind, daß

[1]) R.G. Bd. 72. S. 324 ff.
[2]) Isaac, S. 77.
[3]) R.G. Bd. 29, S. 120.
[4]) Gruchot, 48, S. 376; R.G. Bd. 52, S. 239.

von einer adäquaten Verursachung nicht mehr die Rede sein kann, ist der Haftpflichtanspruch abzuweisen.

Der von manchen [1]) geforderte äußere Zusammenhang zwischen dem Automobilbetrieb und dem schädigenden Ereignisse wird freilich von Isaac [2]) als ein bedeutungsloses Dekorationsstück des Kausalzusammenhanges hingestellt, dessen „Scheinexistenz" durch eine mißverständliche Auslegung des Wörtchens „bei" herbeigeführt worden sei. M. E. läßt sich jedoch nicht leugnen, daß eine Anzahl von Fällen denkbar ist, bei denen wohl der innere Kausalzusammenhang gegeben, der äußere aber fehlt. Wenn beispielsweise ein Mädchen von einem im Betrieb befindlichen Automobil getötet worden ist und der Vater bei seiner Rückkehr von einer langen Reise einige Wochen nach dem Unfall vom Tode seiner Tochter erstmalig hört und einen Schlaganfall bekommt, so dürfte der innere Kausalzusammenhang zwischen dem Automobilbetrieb und dem Tode des Vaters nicht zu verkennen sein. Gleichwohl darf man vermuten, daß eine Ersatzpflicht für dieses letzte die Familie schädigende Ereignis mit den Worten und Intentionen des K.F.G. nicht begründet werden kann, da man eben verlangt, daß der Mensch „bei dem Betrieb" des Kraftfahrzeugs getötet worden ist [3]).

Überblicken wir in Kürze die vorstehenden Ausführungen über das Verhältnis zwischen dem Automobilbetrieb und dem Unfall, so ergibt sich, daß der Anstoß zur Einführung und der Zweck des K.F.G. vom 3. Mai 1909 in der ungewöhnlich gefährdenden Natur des Kraftfahrzeugbetriebs gegeben ist. Die Kommentatoren haben daher auch in der Auslegung des § 7 den Begriff „Betrieb" als Inbegriff derjenigen Verrichtungen gefaßt, die dem Automobil die ihm eigene Gefährlichkeit verleihen, und haben diese Definition gegenüber der sprachlich-technischen Erklärung des Begriffs Betrieb in den Vordergrund geschoben und verlangt, daß der Unfall bei dem gefährlichen Betrieb sich ereignet hat. Wenn ferner die Rechtsprechung nach den Reichsgerichtsentscheidungen auf den praktisch nicht durchführbaren Nachweis des absolut

[1]) Eger, Reichshaftpflichtgesetz, S. 15 ff; Schmid-Wagner, S. 85.
[2]) Isaac, S. 84.
[3]) Schmid-Wagner, S. 126; J. W. 1908, S. 306 ff.

lückenlosen Kausalzusammenhangs zwischen Betrieb und Unfall verzichtet und sich mit dem Nachweis eines hohen Wahrscheinlichkeits- oder Gefährlichkeitsgrads der Unternehmung und der Feststellung des Unfalls begnügt, der sich bei dem Betrieb ereignet hat, wenn ferner im Sinne des Gesetzes abgesehen werden muß von einer Schadensersatzpflicht auch für den Fall, daß wohl ein späterer Erfolg (wie der Tod des Vaters des verunglückten Mädchens) im Kausalzusammenhang mit dem Automobilbetrieb steht, aber sich nicht „bei" dem gefährlichen Betrieb ereignet hat, so darf als feststehend erachtet werden, daß in dieser Beziehung die Haftpflicht des § 7 K.F.G. nicht vom Standpunkt der krassen Erfolgshaftung geregelt wird, sondern daß die rechtliche Natur dieser Haftpflicht hiernach die Gefährdehaftpflicht ist.

VIII. Kapitel.

Der Zusammenhang zwischen Unfall und Schadensersatz.

§ 7 Abs. 1 K.F.G. bestimmt: „Wird bei dem Betrieb-Schaden zu ersetzen". In diesen Worten werden die Voraussetzungen des Schadensersatzanspruchs aufgeführt. Für die Bestimmung der rechtlichen Natur dieses Paragraphen ist es von Wichtigkeit, die aufgeführten Rechtfertigungsgründe für die Schadenszurechnung genau zu untersuchen. Das Wesen des Schadensersatzes besteht darin, daß jemand die Ausgleichung eines erlittenen Schadens von einem Dritten zu erlangen berechtigt ist. Nach einer in der Theorie allgemein angewendeten, gleichwohl logisch nicht haltbaren Einteilung der Ersatzverpflichtungen unterscheidet man obligationes ex contractu, ex delicto und ex lege. Dabei faßt man unter den Begriff der obligatio ex lege alle jene Voraussetzungen zusammen, die sich nicht unter die beiden anderen durch besondere Verhältnisse charakterisierte Gruppen bringen lassen. Unter welchen dieser drei Rechtsbegriffe läßt sich die Haftpflicht nach § 7 K.F.G. subsumieren?

Zweifellos scheidet die vertragliche Ersatzforderung aus. Ihre Voraussetzungen sind in diesem Paragraphen nirgends angedeutet. Somit bleibt als Kernfrage nur übrig, ob die

Ersatzpflicht nach § 7 deliktischer Natur ist. Die Verneinung dieser Frage ist mit der Bejahung der obligatio ex lege identisch.

§ 7 stellt nun fest, daß ein Schadensersatzanspruch erwächst, wenn „bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt“ wird und ein Schaden daraus erwächst. Dieser Schaden, der ersetzt werden soll, muß also verursacht sein durch die Tötung eines Menschen, durch eine Körperverletzung oder eine Sachbeschädigung. So scheidet das Gesetz deutlich das schädigende Ereignis von dem Schaden, der stets ein Vermögensschaden sein muß, wenn er entschädigt werden soll. Die einzelnen aufgeführten Arten solcher schädigenden Ereignisse faßt aber die Fortsetzung des Gesetzestextes zusammen mit dem Wort „Unfall“. Schon das Wort „Unfall“ drückt aus, daß es sich hierbei um das Gegenteil des normalen Vorfalls handelt, durch den ein Mensch oder eine Sache plötzlich verletzt wird. Vergleicht man nun aber die Tatbestände, die der Haftpflicht nach § 7 Abs. 1 zugrunde liegen, mit den Tatbeständen des § 823 und der anderen wirklichen unerlaubten Handlungen des B.G.B., so leuchtet ein, daß die Schadensersatzverbindlichkeit nach § 7 Abs. 1 K.F.G. jedes persönlichen Moments wie des Vorsatzes oder der Fahrlässigkeit entbehrt, die ja letzten Endes das Wesen der unerlaubten Handlungen ausmachen. Und würde nicht schon bekannt sein, daß eben die Anwendung des § 823 und anderer §§ dieses Titels auf die Automobilunfälle (vor dem Inkrafttreten des K.F.G.) in vielen Fällen versagt hätte, so würde das K.F.G. mindestens überflüssig sein, wenn es während der Geltungsdauer des B.G.B. die Haftpflicht des Automobilhalters auf eine dieser beiden Schuldformen begründen wollte. Der Haftpflichtanspruch des Verletzten nach § 7 Abs. 1 K.F.G. basiert lediglich auf der Tatsache, daß sich bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs ein Unfall zugetragen hat und daraus ein Schaden entstanden war, und ich schliesse mich in dieser Beziehung völlig der allgemein herrschenden Ansicht an, daß es nur auf die objektive Schädlichkeit, nicht auf die subjektive Rechtswidrigkeit, d. h. nicht auf irgend ein Verschulden ankommt.

Die Haftpflicht nach § 7 Abs. 1 K.F.G. charakterisiert sich also durchaus nicht als eine Deliktsobligation[1]), sondern ist eine einfache Entschädigungspflicht, für welche das Moment des Verschuldens völlig belanglos erscheint. Der Betriebsunfall schafft ohne weiteres, d. h. ex lege[2]) ein Schuldverhältnis zwischen dem Haftpflichtigen und dem Verletzten[3]).

Wie wir bereits oben auseinanderzusetzen versuchten, ist für die Beurteilung, ob Betriebshandlungen unter den Begriff Betrieb im Sinne des K.F.G. fallen, maßgebend, „ob sie mit den eigentümlichen Gefahren des eigentlichen Betriebes des Automobils verbunden sind".[4]) Für die Methode der Bestimmung der rechtlichen Natur der Haftpflicht nach § 7 K.F.G. wäre daher vorteilhaft, wenn in unserer Rechtsordnung analog dem § 823 B.G.B. ein allgemeiner Rechtsgrundsatz des Inhalts in Geltung wäre, wie verschiedene Rechtsgelehrte vorgeschlagen haben. Millauer[5]) hat ihn in folgende Fassung gekleidet: „Wird bei einem mit gemeiner Gefahr verbundenen Betriebe ein Mensch getötet oder körperlich verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Betriebsunternehmer verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen". Mag auch im B.G.B. ein solcher allgemeiner Rechtsgrundsatz fehlen, schon der wissenschaftliche Rechtsgedanke und Artikel 105 E.G.B.G.B. genügen, um zu sagen: der Kraftfahrzeugbetrieb bietet sich als ein Fall erlaubter Gefährdung unter der Bedingung strenger Haftpflicht und der § 7 K.F.G. als ein Rechtsgrundsatz zur Lösung der Interessenkollisionen zwischen dem gefährdeten Publikum und dem Kraftfahrzeughalter. Dieser Gedanke ist auch festgehalten, wenn im § 8 Abs. 1 bestimmt wird: „Die Vorschriften des § 7 finden keine

---

[1]) Eger, K.F.G. S. 115.

[2]) An dieser Feststellung wird auch nichts geändert dadurch, daß § 20 K.F.G. für alle auf Grund dieses Gesetzes erhobenen Klagen das Gericht fakultativ für zuständig erklärt, in dessen Bezirk das schädigende Ereignis stattgefunden hat. § 20 K.F.G. will nur unter Beziehung auf das frühere Schwanken des Reichsgerichts und die noch heute offene Streitfrage, ob die Fälle der Gefährdehaftpflicht unter den Begriff der unerlaubten Handlung zu subsumieren und vor dem Gerichtsstand der Begangenschaft erledigt werden können, die Zuständigkeit des Gerichts im Interesse des Geschädigten einwandfrei regeln.

[3]) Isaac, S. 125.

[4]) Schmid-Wagner, S. 75.

[5]) zitiert bei Eger, K.F.G. S. 54.

Anwendung, wenn zur Zeit des Unfalls der Verletzte oder die beschädigte Sache durch das Fahrzeug befördert wurde oder der Verletzte bei dem Betriebe des Fahrzeugs tätig war". Diese Ausnahmebestimmung rechtfertigt sich durch die Idee, daß dem Geschädigten nur dadurch ein Schaden erwachsen ist, daß er selbst freiwillig seine Interessen in den Kreis der Gefährdung zog, d. h. sich selbst gefährdet hat, als „er sich selbst oder seine Sachen der Kraftwagenbeförderung anvertraute oder als er sich, um Lohn zu verdienen, als Wagenlenker verdungen hat"[1]).

Mit den vorstehenden Untersuchungen über das Verhältnis zwischen Unfall und Schadensersatzpflicht ist m. E. einwandfrei festgestellt, daß Abs. 1 des § 7 K.F.G. einen Fall der obligatio ex lege darstellt, und zwar beruht die Schadensersatzpflicht zweifellos auf dem sogen. Gefährdungsprinzip.

IX. Kapitel.

Der Haftpflichtige.

Daß § 7 Abs. 1 K.F.G. auf dem reinen Gefährdungsprinzip beruht, ergibt sich auch aus der gesetzlichen Bestimmung über den Haftpflichtigen. „Wird bei dem Betrieb . . . beschädigt, so ist der Halter des Fahrzeugs verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen." Ganz allgemein wird hier also die verantwortliche Person benannt, so allgemein, daß man zunächst nicht einmal sagen kann, in welchem Verhältnis der Haftpflichtige zum Automobil steht, ob er Eigentümer oder Besitzer ist. Im Gesetzestext ist an keiner einzigen Stelle erklärt, wer mit dem Ausdruck Halter gemeint ist.

Nicht von Anfang an war der Ausdruck „Halter" für den Automobilbetrieb dem Gesetzgeber geläufig. Der erste Gesetzesentwurf hatte im Anschluß an den § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes den Begriff Betriebsunternehmer gewählt. Wenn man diesen Ausdruck durch das Wort Halter ersetzen zu müssen glaubte, so war diese Notwendigkeit in dem Umstande

[1]) Müller-Erzbach, a. a. O. S. 360.

begründet, daß das Wort Betriebsunternehmer die Vermutung aufkommen läßt, als ob nur der haftpflichtig gemacht werden könne, der ein gewerbliches Automobilunternehmen betreibt, nicht aber der private Besitzer eines Luxusautomobils. Der Gegenentwurf des Kaiserlichen Automobilklubs, der diese Ausdrucksveränderung in Anlehnung an die entsprechende Bezeichnung des § 833 B.G.B. vornahm, bestimmte im Entwurfstexte als Halter denjenigen, für dessen Rechnung das Automobil betrieben wird. Das K.F.G. hat diesen Ausdruck beibehalten, hat aber leider auf eine erklärende Umschreibung verzichtet, so daß es der Wissenschaft und Rechtsprechung überlassen blieb, dieses Wort mit dem entsprechenden Inhalte zu füllen. Aber die vielen Versuche, die Kommentare[1]) zu sachlicher Erklärung des Wortes Halter unternommen haben, stimmen im Ergebnis vielfach nicht überein. Kirchner erklärt als Halter den, der „das Fahrzeug in seinem Wirtschaftsbetrieb eingestellt hat", Neukirch-Rosenmeyer dagegen den, der „im eigenen Interesse das Fahrzeug in seiner Verfügungsgewalt hält, die Kosten der Unterhaltung übernommen hat und zwar auf einen Zeitraum von gewisser Dauer". Eger hat den Begriffsinhalt des Wortes „Halter" nicht weniger als viermal, aber durchaus nicht übereinstimmend umschrieben. Die Begriffsmerkmale für den Halter sieht er einmal darin, daß der Halter den Automobilbetrieb auf eigene Rechnung und Gefahr ausübt, zum anderen Mal darin, daß er die erforderlichen Maßnahmen zum Zweck dauernder Benutzung trifft; dann wieder hebt Eger hervor, daß das Fahrzeug die Bedürfnisse des Halters befriedigt und als Einnahmequelle zum werbenden Vermögen des Halters gehört. Isaac faßt die wesentlichen Bestimmungen über den Halter zusammen in die Worte „für dessen Rechnung das Fahrzeug zur Zeit des Unfalls im Betrieb ist".

Es liegt nicht im Rahmen dieser Arbeit, daß wir uns mit allen (zum Teil hier überhaupt nicht genannten) Definitionen des Begriffs „Halter" kritisch auseinandersetzen. Es genügt vielmehr festzustellen, worin die meisten Erklärungen inhaltlich übereinstimmen. Dabei ist es begreiflich, daß die

[1]) Isaac, 101, 110; Eger, K.F.G., S. 113, 104, 105, 107; Neukirch-Rosenmeyer, S. 51, 53; Kirchner S. 53.

nicht übereinstimmenden angegebenen Merkmale entweder in vieldeutiger Unbestimmtheit gehalten sind oder als Konsequenz anderer differierender Angaben keine selbständige Bedeutung haben. Größtenteils werden dagegen Momente betont, wie die tatsächliche Verfügungsgewalt über das Fahrzeug oder die Unterhaltspflicht. Das Richtige, Wesentliche in gedrängtester Zusammenfassung scheint mir Isaacs Definition zu bieten; er sagt: „Halter ist der, für dessen Rechnung das Fahrzeug zur Zeit des Unfalls in Betrieb ist". Wenn ich mich zu dieser Erklärung bekenne, so geschieht es, weil die maßgebend gewordene Textfassung des Gegenentwurfes den Ausdruck „Halter" in diesem Sinne interpretiert und auch einzelne wichtige Stellen der Motive[1]) unter Bezugnahme darauf eine in allen Punkten genügende Begründung liefern. Es heißt in dieser Begründung: als Halter ist „danach anzusehen, wer das Kraftfahrzeug für eigene Rechnung in Gebrauch hat, insbesondere den Führer anstellt, die Betriebsmittel beschafft und die Reparaturen vornehmen läßt, ohne daß es dabei einen Unterschied begründet, ob er Eigentümer des Fahrzeugs ist oder als Nutzniesser, Pächter, Mieter, Entleiher usw. das Fahrzeug verwendet. Nicht als Halter des Fahrzeugs hat dagegen derjenige zu gelten, dem lediglich die Benutzung des Fahrzeugs, sei es entgeltlich, sei es unentgeltlich, überlassen wird, während der Überlassende nach wie vor die Kosten trägt, die durch die Aufbewahrung, Unterhaltung und Benutzung des Fahrzeugs verursacht werden".

Der Halter ist nicht der Führer des Fahrzeugs oder braucht nicht der Führer zu sein. Denn sowohl die Motive wie der Text des 2. Abschnittes von § 7 K.F.G. unterscheiden Halter und Führer auf das nachdrücklichste. Aus § 7 Abs. 2 darf man entnehmen, daß als Führer derjenige in Frage kommt, der zur Zeit des Betriebsunfalls das Fahrzeug lenkt[2]). Es läßt sich nicht verkennen, daß bei der weitaus größten Zahl der Betriebsunfälle die Handhabung des Automobils durch den Führer die Schuld trägt, sei es, daß es dieser an Rücksichtnahme auf Dritte und auf das Publikum oder an der

[1]) Hallbauer, S. 91.

[2]) Isaac, S. 215.

nötigen Vorsicht hat fehlen lassen, sei es, daß ihm das erforderliche Geschick oder die Geistesgegenwart mangelt. Gerade die große Gefährlichkeit des Automobilbetriebs stellt an den Chauffeur weit bedeutendere Anforderungen als an den Führer eines gewöhnlichen Straßenfuhrwerks, und sollte das Übel mit der Wurzel ausgerottet werden, so war eine Bestimmung hinsichtlich des Chauffeurs nötig. § 18 K.F.G. lautet darum auch: „In den Fällen des § 7 Abs. 1 ist auch der Führer des Kraftfahrzeugs zum Ersatz des Schadens nach den Vorschriften der §§ 8 bis 15 verpflichtet. Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Schaden nicht durch ein Verschulden des Führers verursacht ist". Zur Begründung einer Klage gegen den Führer genügt hiernach der Nachweis, daß der Verletzte bei dem Automobilbetrieb verunglückt ist und der Beklagte im Augenblick des Betriebsunfalls das Kraftfahrzeug geleitet hat. Aber diese Tatbestände begründen deshalb noch nicht die Ersatzpflicht des Führers; denn der Führer kann sich exkulpieren durch den Nachweis, daß er bei dem Betrieb nichts verschuldet hat; insonderheit darf er darauf hinweisen, daß ein unabwendbares Ereignis oder der Verletzte selbst oder ein Dritter den Unfall verursacht hat. Dadurch wird klar, daß die Haftpflicht des Führers nach § 7 Abs. 1 und § 18 ganz auf dem Verschuldungsprinzipe beruht.

Diese rechtliche Stellung des Führers hat zweifellos seine Licht- und auch seine Schattenseiten. In der Regulierung der Haftpflicht des Chauffeurs nach dem Verschuldungsprinzip wirken sich einerseits die absolut erforderlichen präventiven Tendenzen des ganzen Gesetzes aus; aber bedenkt man andererseits, daß ein kleines Versehen manchmal nur äußerst schwer zu vermeiden ist, daß man die Anforderungen an die Sorgfalt des Führers eines Kraftfahrzeuges in das ungemessene steigert bei dem idealen Maßstab, den die Gerichte vielfach anwenden, so erscheint es fast unbillig, daß man den Chauffeur für jedes leichte Verschulden einstehen läßt[1]), weil man ihm dadurch einen großen Teil des eigentlichen Unternehmerrisikos bei einem so gefährlichen Unternehmen aufbürdet. Für den klageberechtigten Verletzten ist in dieser Beziehung die Not-

[1]) Müller-Erzbach, a. a. O. S. 388.

wendigkeit gegeben, gegen beide, den Halter und den Führer, seine Klage einzureichen. Denn wie es sich aus dem vorstehenden schon ergibt, haften nach dem K.F.G. beide, der Halter und der Führer, dem Verletzten gegenüber, und zwar finden auf dieses Schuldverhältnis die Bestimmungen der §§ 830, 840 B.G.B. über Gesamtschuldnerschaft Anwendung. Dadurch, daß auch der Führer und zwar daß dieser für Verschulden haftet, braucht sich der Geschädigte nicht an den Führer rechtlich zu halten. Er wird sich stets besser an den „Halter" wenden, sowohl aus dem wirtschaftlichen Grunde, weil dieser überwiegend allein in der Lage ist, einen irgendwie bedeutenden Ersatz zu zahlen[1]), als auch mit Rücksicht auf die Rechtslage, daß eine Klage gegen den Führer wegen dessen rechtlich möglicher Entlastung auf dem Wege des Beweises in vielen Fällen erfolglos sein kann. Der Entlastungsbeweis, in welchem der Halter die Schuld seines Chauffeurs einwandfrei nachweist, ist aber für den Erfolg der Klage des Verletzten gegen den Halter rechtlich belanglos. Mag der Halter in diesem Falle auf Grund des Nachweises der wirklichen Schuld seines Fahrzeugführers nach § 812 B.G.B. den ganzen bereits geleisteten Schadensersatz von dem Angestellten zurückfordern[2]).

Wie für die Mängel seines Fahrzeugs und Fehler des Betriebs muß der Halter für schuldhaftes Verhalten der bei seinem Betrieb beschäftigten Personen ebenso unbedingt, d. h. ohne Möglichkeit der Entlastung eintreten, und das entspricht ganz dem Rechtsgefühl mit Beziehung auf die Definition des Begriffs „Halter". Wenn der Halter für jeden Unfall haftet, gleichviel wodurch er letzten Endes herbeigeführt ist, so kommt der Gesichtspunkt der Prävention hier insofern zur Anwendung, als der Halter bemüht sein wird, im eigenen Interesse alles zu tun, was auf Vermeidung von Unfällen hinzielt. Der Halter als der, für dessen Rechnung der Betrieb stattfindet, wird bei der Anstellung seines Betriebspersonals wie bei der Auswahl des Materials die größtmögliche Sorgfalt im eigenen Interesse anwenden. Diese diligentia in eligendo[3]) zeigt sich notwendig

[1]) Müller-Erzbach, a. a. O. S. 389.
[2]) Isaac, S. 154.
[3]) Isaac, S. 203 ff.

in der Beachtung der gesetzlichen und polizeilichen Vorschriften, wie z. Beispiel der, daß der Führer nach § 2 K.F.G. und § 14 B.R.V. zur Führung eines Kraftfahrzeugs eines behördlich ausgestellten Führerscheins bedarf; das eigene Interesse des Halters an der Vermeidung von Unfällen fordert auch festzustellen, daß über den anzustellenden Führer ihm im schriftlichen und mündlichen Zeugnisse nichts Nachteiliges bekannt wird. Wichtig für den Halter ist auch die Erfüllung der durch die diligentia in custodiendo vorgeschriebenen Pflichten[1]). Dadurch wird die Zahl der Unfälle wesentlich herabgemindert und demzufolge die Zahl der Entschädigungen auf ein Minimum heruntergeschraubt. Durch solche Umsicht und Vorsicht wird aber auch im allgemeinen der große Kreis möglicher Betriebsgefahren erheblich eingeschränkt.

Die gesetzliche Bestimmung, daß der Halter, d. h. der, für dessen Rechnung ein Betrieb stattfindet, den aus dem Betriebsunfall entstehenden Schaden zu ersetzen verpflichtet ist, wird auch der Interessenlage einzig und allein gerecht bleiben. Die logische Notwendigkeit, Unternehmergewinn und Unternehmerhaftung in eine enge Verbindung miteinander zu bringen ist auch in der Begründung des Gegenentwurfs zum K.F.G. anerkannt[2]). Dort heißt es: „Da die Haftpflicht ein Passivum des Betriebes sein soll, so muß sie denjenigen treffen, für dessen Rechnung der Betrieb stattfinden soll". Für die Rechtsgenossen erscheint aber die strenge Haftung des Halters als ein Äquivalent für das ständige Bedrohtsein durch bestimmte Betriebsgefahren.

Aus den vorstehenden Ausführungen erhellt aber eins: indem der § 7 des K.F.G. in der Frage nach der Person des Haftpflichtigen die Haftbarmachung des Halters statuiert, führt er die ganze finanzielle und wirtschaftliche Sorge für die Vermeidung von drohenden Unfällen und für die Einschränkung der Gefahren auf denjenigen zurück, für dessen Rechnung das Kraftfahrzeug betrieben wird. In dieser Gesetzesbestimmung des § 7 Abs. 1 K.F.G. kommt aber die

---

[1]) Isaac, S. 207 ff.

[2]) zitiert bei Isaac S. 103.

Gefährdehaftpflicht als die ganze ratio des Kraftfahrzeuggesetzes in aller Kürze und Schärfe zum Ausdruck.

Ganz die gleiche Tendenz hat auch Abs. 3 des § 7, der einer leichtmöglichen Verschiebung des Tatbestandes gerecht wird. „Wird das Fahrzeug ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters von einem anderen in Betrieb gesetzt, so ist dieser an Stelle des Halters zum Ersatze verpflichtet". Auch diese Ausnahmebestimmung rechtfertigt sich völlig aus dem Geiste des Gefährdungsprinzips, insbesondere auch deswegen, weil auf den, der das Fahrzeug wider Wissen und Willen des Halters in Betrieb setzt, die gleichen Bedingungen und Bestimmungen samt der nach Abs. 2 des § 7 zulässigen Einrede angewendet werden können und müssen.

X. Kapitel.

Die Bedingungen des Ausschlusses der Ersatzpflicht. (§ 7 Abs. 2 K.F.G.)

Darf es nach den vorigen Kapiteln als ausgemacht gelten, daß § 7 Abs. 1 und Abs. 3 durchaus auf dem Prinzip der reinen Gefährdehaftpflicht aufgebaut sind, so wird man erwarten dürfen, daß auch dem Absatz 2 dieses Paragraphen die gleiche rechtliche Natur eignet. Er lautet: „Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht wird, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs noch auf einem Versagen seiner Verrichtungen beruht. Als unabwendbar gilt ein Ereignis insbesondere dann, wenn es auf das Verhalten des Verletzten oder eines nicht bei dem Betrieb beschäftigten Dritten oder eines Tieres zurückzuführen ist und sowohl der Halter als der Führer des Fahrzeugs jede nach den Umständen des Falls gebotene Sorgfalt beobachtet hat." Der Gedanke der Gefährdehaftpflicht wird in diesem Absatz insofern fortgeführt, als hier die Beweislast in dem Sinne und zu dem Zweck geregelt wird, daß sich der Fahrzeughalter von der im Absatz 1 festgelegten Haftpflicht durch bestimmte nachweisbare Einreden befreien kann. Es ist die Einrede des unabwendbaren Ereignisses.

Haftpflichtbefreiende Einreden sind auch nach anderen speziellen Gesetzen gestattet. Das preußische Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 sieht die Ausschließung der Ersatzpflicht für einen „unabwendbaren Zufall“ vor, das Reichshaftpflichtgesetz im § 1 für den Fall der „höheren Gewalt“. Das K.F.G. gebraucht, wie gesagt, den Ausdruck „unabwendbares Ereignis“. In dieser Verschiedenheit der haftpflichtbefreienden Tatbestände kommt rechtlich wiederum das Gefährdungsprinzip zur Erscheinung. Die Gefährdehaftpflicht bezieht sich notwendig stets auf einzelne besonders gefährliche Handlungen, deren Verschiedenheit untereinander auch für die einzelnen Spezialgesetze einen verschiedenen Grad und Umfang der Gefährdehaftpflicht fordert. Damit ist freilich noch nicht ausgeschlossen, daß Betriebe wie Eisenbahn und Kraftfahrzeug bei der Gleichheit des gefährdenden Charakters, der in der Bewegungskraft und Geschwindigkeit beruht, nicht auch gleiche Tatbestände als den Inhalt der Einreden voraussetzen, und der erste Entwurf zum K.F.G. 1905/06 hatte deshalb das Reichshaftpflichtgesetz als Vorbild benutzt und die Einrede der höheren Gewalt gestattet. Gegen diesen Gesetzesentwurf und seine strenge Haftung traten die Automobilinteressenten unter Führung des Kaiserlichen Automobilklubs auf. Der Erfolg ihrer Bemühungen war die gegenwärtige Fassung des K.F.G. Für die Bestimmung der rechtlichen Natur der Haftpflicht nach § 7 ist es wichtig, auf diese beiden Begriffe „höhere Gewalt“ und „unabwendbares Ereignis“ näher einzugehen, einmal um die Änderung in dem Maße der Haftung zu verstehen, zum anderen aber auch deshalb, weil der Begriff „unabwendbares Ereignis“ nicht allgemein definiert werden kann, ohne daß man auf die Auslegung des Begriffes „höhere Gewalt“ des Reichshaftpflichtgesetzes in Literatur und Judikatur genauer Bezug nimmt.

Den eigentlichen Ausgangspunkt für eine Bestimmung des Begriffs „höhere Gewalt“ bildet der Gegensatz von Zufall und höherer Gewalt im spätrömischen Zivilrecht. Nach diesem sollten die caupones und nautae für die Rückerstattung der in ihrem Gewerbe aufgenommenen Gegenstände haftbar gemacht werden, ausgenommen für die Fälle, daß sie nachwiesen,

daß die ihnen anvertrauten Sachen durch Blitz, Feuersgefahr, Überschwemmung oder feindliche Überfälle beschädigt oder vernichtet worden waren. Dagegen sollten sie haften für Diebstahl und Sachbeschädigungen, die durch ihr Personal oder durch aufgenommene Gäste verübt wurden. Daher wurde der Begriff Zufall zerlegt in einen gewöhnlichen Zufall, für den der Betriebsunternehmer zu haften hatte, und in einen unabwendbaren Zufall, dessen Nachweisung den Unternehmer von der Haftung befreite. Dieser unabwendbare Zufall war die vis major[1]). Seitdem der Begriff der höheren Gewalt in die Entwürfe deutscher Zivilrechtsgesetze übergegangen ist, herrscht bis auf den heutigen Tag über die Abgrenzung dieses Begriffs ein erbitterter Streit, da eine Definition zu dem Begriff der „höheren Gewalt" in keinem einzigen Gesetz gegeben ist. In Bezug auf die Auslegung dieses Begriffs stehen sich zwei grundverschiedene Theorien gegenüber, eine objektive und eine subjektive.

Die objektive Theorie wird hauptsächlich von Exner[2]) vertreten. Er erklärt: „Liquidität des Sachverhalts zu Gunsten des Rezipienten ist also das Prinzip der auf „höhere Gewalt" sich stützenden Einrede" (a. a. O. 551). Ob dieses Ausnahmeprinzip „Platz greift, bestimmt sich nicht durch das Schuldmoment, sondern nach äußerlichen Merkmalen des Tatbestandes" (a. a. O.). Diese äußeren Merkmale sieht Exner (a. a. O. 582) darin, daß das Ereignis, welches höhere Gewalt genannt wird, 1.) „außerhalb des Betriebskreises der betreffenden Verkehrsunternehmung entsprungen, durch Hereinwirken in diesen Betriebskreis einen Schaden an Leib oder Gut verursacht hat", und 2.) darin, daß es „vermöge der Art und Wucht seines Auftretens die im ordentlichen Laufe des Lebens zu gewärtigenden Zufälle augenscheinlich übersteigt". Sind diese beiden Merkmale „der äußeren Provenienz" (a. a. O. 555) und der außerordentlichen Quantität (a. a. O. 566, 569) offensichtlich, so „entfällt für den Richter jede Veranlassung, in das Verhältnis einzudringen, welches zwischen den einzelnen Momenten des individuellen Tatbestandes und dem persönlichen

[1]) M. Rümeln, Zufall im Recht, S. 26.

[2]) Zeitschrift für das private und öffentliche Recht, Bd. 10, S. 497 ff.

Verhalten des Beklagten (und seiner Leute) stattgefunden hat. Mit dem individuellen Falle hat sich der Richter überhaupt nur ganz äußerlich, nämlich so weit zu beschäftigen, als das nötig erscheint, um zu ersehen, ob derselbe die . . Artcharaktere der „höheren Gewalt" an sich trage" (a. a. O. 552.). „Bei deren Vorhandensein kehrt sich die Wirkung um: während gegenüber der allergrößten Mehrzahl aller Tatsachen-Kombinationen, durch welche Güter zerstört, beschädigt oder verloren werden, es dabei bleibt, daß ohne Untersuchung der Schuldfrage und des konkreten Sachverhalts der Rezipient zum Ersatz verhalten wird, anerkennt das Recht nunmehr auch die Möglichkeit von Ausnahmsunfällen, die so geartet sind, daß ihr erwiesener Eintritt — wieder zunächst ohne Untersuchung der Schuldfrage und des Hergangs im einzelnen — prima facie die Befreiung von der Ersatzpflicht zur Folge haben soll". (a. a. O. 551).

Den diametralen Gegensatz zur objektiven Theorie repräsentiert die subjektive Theorie insofern, als sie das Eindringen des Richters in die gegebenen Verhältnisse des konkreten Falls bedingungslos fordert, um festzustellen, ob die Abwendung des schädigenden Ereignisses (nicht etwa in abstracto sondern) in concreto unter Anwendung der erforderlichen Sorgfalt und unter Aufwendung aller vorhandenen Kräfte möglich war. Höhere Gewalt im Sinne der subjektiven Theorie ist demnach durchaus kein absoluter, sondern ein relativer Begriff[1]) und will so viel bedeuten wie unabwendbarer äußerer Zufall. So hat auch das Reichsgericht[2]) in seiner Entscheidung vom 15. Januar 1881 festgestellt: „Der Begriff von unabwendbarem, äußerem Zufall ist im Gesetz vom 3. November 1838 nicht bestimmt, auch sonst eine Legaldefinition nicht vorhanden. Das die Haftpflicht für den Eisenbahnverkehr regelnde Reichsgesetz vom 7. Juni 1871 gebraucht an Stelle jenes Ausdruckes die Bezeichnung höhere Gewalt". Wie schon aus dieser Entscheidung ersichtlich ist, hat sich das Reichsgericht bei der Auslegung des Begriffs höhere Gewalt ursprünglich an diese

[1]) Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht Bd. 3, S. 86 ff.; vergl. auch Eger, K.F.G., S. 143.

[2]) zitiert bei Eger, K.F.G. S. 141.

subjektive Theorie angeschlossen, wie sie erstmalig von Goldschmidt vertreten wurde[1]). Doch hat es in seiner Praxis diesen seinen ursprünglichen Standpunkt allmählich verlassen; es näherte sich der objektiven Theorie, indem es beispielsweise das Hineinlaufen von Kindern in einen Straßenbahnwagen wegen der häufigen und regelmäßigen Wiederkehr dieses schädigenden Ereignisses als ein inneres Betriebsereignis des Straßenbahnbetriebes anzusehen sich gewöhnte. Damit war die Einrede der höheren Gewalt, die das Reichsgericht für diesen Unfall früher anerkannt hatte, rechtlich entwertet[2]). Die Haftung der Eisenbahn bis zur höheren Gewalt war bei einer derartigen Gesetzesauslegung für den Unternehmer äußerst ungünstig. Deshalb wurde in den späteren Entwürfen und schließlich im Gesetze selbst die Einrede der höheren Gewalt geflissentlich ausgeschaltet, und zwar erklärte die 29. Kommission[3]): „Man habe absichtlich den Begriff „unabwendbares äußeres Ereignis" gewählt, weil die Judikatur des Reichsgerichts über den Begriff „höhere Gewalt" teilweise als abwegig bezeichnet werden müsse. Das österreichische Gesetz und die Materialien dazu führten übrigens ausführlich aus, was unter einem unabwendbaren Ereignis zu verstehen sei. Es sei darunter zu verstehen: die höhere Gewalt im Sinne der herrschenden Theorie und Judikatur und ferner ein sonstiges äußeres unabwendbares Ereignis. Der Begriff gehe also weiter als der Begriff höhere Gewalt."

Die Absicht des Gesetzgebers, der den Begriff des unabwendbaren Ereignisses für das K.F.G. wählte, war hiernach eine Abschwächung der Haftung des Kraftfahrzeughalters. Diese Abschwächung erhellt aus dem Vergleiche der beiden Begriffe „unabwendbares Ereignis" und „höhere Gewalt."

Nach der neueren Auffassung des Reichsgerichts[4]) machen zwei Momente erst das Wesen der höheren Gewalt aus:

[1]) R.G. Bd. 1, S. 276 f.; Bd. 14, S. 82.

[2]) R.G. Bd. 44, S. 27; J. W. 1903, S. 110.

[3]) Bericht der 29. Kommission zitiert bei Hallbauer S. 112.

[4]) J. W. 1901, S. 164; Gruchot 47, S. 141. In den Fällen aber, in denen die vis major eine Fristversäumnis unschädlich macht (B.G.B. §§ 203, 1996; Z P.O. 233; St.P.O. § 44), wendet das Reichsgericht für die Auslegung des Begriffs „höhere Gewalt" auch jetzt noch die subjektive Theorie an. R.G. Bd. 17, S. 390; Bd. 48, S. 411.

1.) das objektive Moment besteht darin, daß das schädigende Ereignis seinen Ursprung außerhalb des Betriebs des Unternehmers hat, d. h. nicht in der gefährdenden Natur des Unternehmen begründet ist. Im besonderen gehören aber hierzu orkanartige Stürme, Wolkenbrüche, plötzlich auftretende Schneegestöber, dichte Nebel, Überschwemmungen; aber bestimmt sind nicht dazu zu rechnen jene unabwendbaren Vorkommnisse, die sich mit einer gewissen Häufigkeit und Regelmäßigkeit beim Betriebe ereignen. Das zweite Moment besteht nach der Auslegungsweise des Reichsgerichts darin, daß sich das schädigende Ereignis trotz äußerster Sorgfalt weder abwenden noch in seinen Folgen unschädlich machen läßt. Dabei ist nicht eine völlige Unabwendbarkeit des schädigenden Ereignisses gemeint. Ein unsinniger Aufwand für allgemeine Vorkehrungen gegenüber den im allgemeinen vorhersehbaren Gefahren kann dem Unternehmer vernünftiger Weise nicht zugemutet werden. Aber eine nach den gegebenen Umständen des Einzelfalles gebotene Vorsicht muß als angewendet nachgewiesen werden können, wenn die Einrede statthaben soll.

Dem Begriff des unabwendbaren Ereignisses ist dagegen nur das subjektive Moment eigen, das Moment der Unvermeidbarkeit[1]). Darin liegt der ganze Unterscheid zwischen einem unabwendbaren Ereignis und einem Fall der höheren Gewalt.

Indem das K.F.G. im § 7 Abs. 2 die Ersatzpflicht ausschließt, „wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht wird, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs noch auf einem Versagen seiner Verrichtungen beruht", erkennt es implicite an, was nicht immer richtig erfaßt wo.den ist[2]), nämlich daß auch Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs und Versagen der Verrichtungen, also sogen. innere Betriebsereignisse unter die unabwendbaren Ereignisse zu rechnen sind, und indem der Absatz 2 des § 7 zwei Arten solcher innerer Betriebsereignisse als unabwendbar ausdrücklich namhaft macht, für die eine Haftung statthaben soll, gesteht K.F.G. zu, daß entgegen der Meinung Egers[3]) auch

[1]) Isaac, S. 162 ff.
[2]) Fusban S. 48.
[3]) Eger, K F.G. S. 141.

innere unabwendbare Ereignisse möglich sind, für die eine Haftung gesetzlich ausgeschlossen ist.[1]) Gehaftet werden soll nur für innere Betriebsfehler („in der Beschaffenheit des Fahrzeugs") und für Betriebsstörungen („infolge Versagens der Verrichtungen"). Darin liegt ein wesentlicher Unterschied der Haftpflicht des Automobilhalters von der nach dem Reichshaftpflichtgesetz, das alle inneren Betriebsereignisse als haftungsbegründend ansieht. Von den äußeren unabwendbaren Ereignissen zählt der Satz 2 des Abs. 2 die hauptsächlichsten Fälle auf, bei welchen die Haftpflicht stets ausgeschlossen ist. Wenn § 7 als haftpflichtbefreiende Ursache ganz allgemein das Verhalten (nicht das Verschulden) des Verletzten oder eines nicht bei dem Betriebe beschäftigten Dritten anführt, so will es im besonderen dadurch die abwegige Judikatur des Reichsgerichts zum Reichshaftpflichtgesetz in Bezug auf das Hineinlaufen von Kindern und anderer zurechnungsunfähiger Personen in die Fahrbahn für die Fälle des § 7 K.F.G. bewußt ausschalten, freilich unter der Bedingung, daß sowohl der Halter als der Führer des Fahrzeugs jede nach den Umständen des Falls gebotene Sorgfalt beobachtet hat. Mag dieser zweite Teil des Bedingungssatzes sprachlich auch zu den drei allgemein charakterisierten Beispielsfällen gehören, sachlich erläutert er den Begriff der Unabwendbarkeit für alle als Ursachen für die Betriebsunfälle vorkommenden Ereignisse ganz im Sinne der subjektiven Theorie über den Begriff der höheren Gewalt[2]).

Die subjektive Bedingung, daß sowohl der Halter als auch der Führer des Fahrzeugs jede nach den Umständen des Falls erforderliche Sorgfalt beobachtet hat, ist durch die Bundesratsverordnung vom 3. Februar 1910 genauer bestimmt worden. In dieser Bundesratsverordnung sind ganze Summen von Erfahrung des Automobilverkehrs zu allgemein gefaßten Sicherheitsvorschriften verarbeitet, deren Kenntnisnahme und nachdrückliche Beachtung dem Halter und Führer der Fahrzeuge zur Pflicht gemacht wird. Für die Rechtsprechung ist aber in diesen Bundesratsbestimmungen ein fast idealer Maß-

[1]) Hallbauer S. 14; Isaac, S. 162 f.

[2]) Neukirch-Rosenmeyer, S. 58.

stab gegeben, den der Richter bei der Beurteilung des Einzelfalls an den Halter und Führer sowie an den Betrieb des in Frage stehenden Einzelfahrzeugs anlegen soll. Diese Bundesratsverordnung bedeutet daher für den Automobilisten eine wesentliche Erschwerung der Einrede des unabwendbaren Ereignisses, für das Publikum, ganz im Sinne der Gefährdehaftpflicht, eine Verminderung der Gefahrquellen.

Zweifellos ist diese Bedingung von der Sorgfalt des Führers und Halters eine Gedankenparallele zu dem § 276 B.G.B.; aber charakteristisch scheint mir die Sprachform dieser Bedingung zu sein. Es wird nach § 7 Abs. 2 nicht erklärt, was Fahrlässigkeit ist in dem Sinne des angezogenen Paragraphen des B.G.B., ebensowenig erklärt, was Schuldlosigkeit ist; sondern wie oben ganz ähnlich planvoll nur vom Verhalten eines bei dem Betriebe nicht beschäftigten Dritten die Rede war, so wird hier das wesentliche Begriffsmerkmal der Unvermeidbarkeit des Unfalls ohne Zuhilfenahme der Begriffe Vorsatz und Fahrlässigkeit positiv umschrieben. Ich kann deshalb unmöglich der Isaac'schen[1]) Auffassung zustimmen, der den infolge eines unabwendbaren Ereignisses eingetretenen Unfall schlechthin definiert als einen vom Halter und Führer völlig unverschuldeten Unfall. Denn einmal steht fest, daß die Haftpflicht des Automobilhalters aus § 7 unabhängig von den zivilrechtlichen Grundsätzen der Deliktsobligationen eine selbständige obligatio ex lege ist. Daran ändert auch die Rechtstatsache nichts, daß die Schadensersatznormen der §§ 843, 844 B.G.B., die eigentlich nur für unerlaubte Handlungen gelten, im wesentlichen auch für den Schadensersatz unserer Haftpflicht maßgebend sind.[2]) Demzufolge kann sich der Fahrzeughalter nicht mit dem Nachweis von der Haftpflicht befreien, daß er seine Pflichten erfüllt und die Behörde weitere Schutzmaßregeln nicht angeordnet hat. Auch Isaac[3]) gibt zu, daß die Beachtung der Polizeiverordnungen usw. weder erforderlich, noch immer ausreichend ist. Im Gegensatz zu Isaac schließe ich mich notwendig der Meinung Schmid-Wagner's[4])

[1]) Isaac, S. 163.
[2]) Schmid-Wagner, S. 71.
[3]) Isaac, S. 193.
[4]) Schmid-Wagner, a. a. O.

an, der nachdrücklichst darauf hinweist, daß nicht „das Freisein von einem Verschulden, sondern nur der Nachweis des unabwendbaren Ereignisses (und das Vorliegen der Ausnahmen des § 8) den Halter des Kraftfahrzeugs von der gesetzlichen Haftpflicht befreit.

Daß für die Auslegung des Abs. 2 Satz 2 des § 7 K.F.G. die vorhandene Rechtsprechung über § 276 B.G.B. zur Anwendung kommt, ändert an dieser Rechtslage nicht das mindeste. In Anbetracht der außerordentlich großen Gefahr des Automobilbetriebs wird, der Tendenz des ganzen Gesetzes entsprechend, eine besonders große, über das Maß der im Bürgerlichen Gesetzbuch geforderten hinausgehende Sorgfalt verlangt[1]), und der Zweck des § 7 Abs. 2 Satz 2 ist daher, dieses noch einmal einwandfrei zum Ausdruck zu bringen an der Stelle, wo das subjektive Merkmal der Unabwendbarkeit des schädigenden Ereignisses aufgeführt werden mußte. Die gesamte Literatur hat deshalb auch den Isaac'schen Standpunkt bewußt abgelehnt.

Überblicken wir die vorstehenden Ausführungen, so läßt sich die Frage nach der rechtlichen Natur der Haftpflicht nach § 7 Abs. 2 des K.F.G. wiederum durch das Schlagwort „Gefährdehaftpflicht" beantworten. Dafür spricht 1.) die bedingungslose Haftung für Betriebsfehler und Betriebsstörungen, eine Haftung, die völlig losgelöst sein kann und meistens auch ist von dem Verschulden; 2.) die bedingungslose Haftung des Halters für jede den Umständen des gegebenen Unfalls nicht völlig angemessene Sorgfalt des Personals weit über die Bestimmungen des § 831 B.G.B. hinaus; 3., die Beweislast des Haftpflichtigen und seine Befreiung mittels des Nachweises eines unabwendbaren Ereignisses. Auch von der Zugrundelegung einer Schuldpräsumtion kann ernstlich um des willen nicht die Rede sein, weil sonst dem Halter in vollem Umfange der Beweis zugestanden werden müßte. Durch die Fassung des Abs. 2 des § 7 ist die Anwendung der Exner'schen Theorie wie auch der neueren Judikatur zum Begriff der höheren Gewalt ausgeschlossen. Der Gesetzgeber kehrte zur ursprünglichen Auslegung des Begriffs der höheren Gewalt zurück.

[1]) Schmid-Wagner, S. 168.

Indem aber der Gesetzgeber im Abs. 2 überhaupt dem Halter die Einrede des unabwendbaren Ereignisses zugestand, konstatiert er einwandfrei, daß das K.F.G. nicht auf dem Veranlassungs- oder Verursachungsprinzip aufgebaut ist, in welchem Falle eine haftpflichtbefreiende Einrede, wie oben dargetan wurde, begrifflich überhaupt ausgeschaltet wäre.

XI. Kapitel.

Zusammenfassung der Ergebnisse der Untersuchung.

Wenn wir nunmehr unter Beachtung der zu Eingang unserer Untersuchung gestellten Frage nach der rechtlichen Natur der Haftpflicht des § 7 K.F.G. die vorstehenden Ausführungen zusammenfassen, so läßt sich als Ergebnis folgendes festhalten:

a) Die Haftpflicht nach § 7 K.F.G. ist durchweg auf dem Gefährdungsgedanken aufgebaut. Das ist ersichtlich daraus, daß, wie bei den Verhandlungen der gesetzgebenden Körperschaften zum § 7 K.F.G. ausgeführt wurde, die Gefährlichkeit des Kraftfahrzeugbetriebs den Anstoß zum Gesetz gegeben hat und daß die Literatur den Begriff „Betrieb eines Kraftfahrzeugs“ betont und ihn definiert als diejenigen Verrichtungen, die dem Automobil die ihm eigene Gefährlichkeit verleihen.

b) Damit steht in enger Verknüpfung die Berücksichtigung der Beweisnotlage des Geschädigten durch das Gesetz. Die Ersatzpflicht des Kraftfahrzeughalters ist eine obligatio ex lege. Zur Begründung einer Ersatzklage genügt daher der Nachweis, daß der betreffende Schaden aus einem Unfall entstanden ist, der sich bei dem gefährlichen Betrieb eines Kraftfahrzeugs zugetragen hat. Es ist gleichfalls nicht erforderlich, einen lückenlosen Zusammenhang zwischen dem Betrieb und dem Unfall im einzelnen darzutun: im besonderen ist nicht notwendig, Vorsatz oder Fahrlässigkeit dem Führer oder Halter nachzuweisen; im Gegenteil muß der Halter auch für Fehler und Störungen des gefährlichen Betriebes bedingungslos haften. Die Beweisregulierung gestattet ihm aber den Nachweis, daß

ein unabwendbares Ereignis die Ursache des Unfalls gewesen ist. Das sich hierbei das Verschuldungsprinzip und das Gefährdungsprinzip auf das engste berühren, liegt im Begriff des unabwendbaren Ereignisses, der ein Grenzbegriff ist. Angesichts dieser Begriffsnatur des unabwendbaren Ereignisses ist der Meinung M. Rümelins[1]) beizupflichten, der feststellt, „daß die so oft wiederholte Behauptung, daß man bei dem Versuch, die unabwendbaren Zufälle vom Standpunkt der einzelnen Betriebe aus zu bestimmen, immer wieder auf den Gesichtspunkt der Verschuldung zurückgeführt wird", auf einem Irrtum beruht. Nicht das Freisein von einem Verschulden, sondern wie gesagt der Nachweis des unabwendbaren Ereignisses bedingt die Haftpflichtbefreiung.

c) Indem der § 7 K.F.G. dem Halter des Fahrzeugs die Haftpflicht auferlegt, wird er dem Moment der Tragfähigkeit notwendig gerecht und zugleich auch der Interessenlage. Diese verlangt, daß Unternehmergewinn oder hier besser das Interesse des Unternehmers und die Unternehmerhaftung gesetzlich verbunden werden, und der, für dessen Rechnung ein Kraftfahrzeug betrieben wird, befindet sich größtenteils auch wirtschaftlich in der Lage, die Entschädigungskosten auf sein Vermögen oder auf das Konto seines Geschäfts unmittelbar oder wenigstens mittelbar durch die Haftpflichtversicherung zu übernehmen. Wenn aber nach den §§ 7 und 8 K.F.G. vom Recht auf Entschädigung alle diejenigen ausgeschlossen werden, die zur Zeit des Unfalls durch das Fahrzeug befördert wurden oder bei dem Betrieb beschäftigt waren oder die beschädigte Sache durch das Automobil transportieren ließen, so entspricht auch diese gesetzliche Bestimmung dem Gefährdungsprinzip insofern, als nach Müller-Erzbach für die Fälle der „Gefahrtragung" Ersatzansprüche auszuschließen sind.

d) Der Gedanke der Prävention ist in dem § 7 K.F.G. wirkungsvoll aufgenommen durch die Bestimmung, daß der Haftpflichtige der Halter, d. h. derjenige ist, für dessen Rechnung der Betrieb stattfindet, derjenige also, der finanziell am meisten interessiert ist und im Einzelfalle auch wirtschaftlich dafür Sorge zu tragen hat, daß das Betriebspersonal und

[1]) M. Rümelin, Zufall im Recht, S. 36.

-material das denkbar beste ist, damit die bei dem gefährlichen Betrieb drohenden Unfälle nach Möglichkeit vermieden werden.

Die Rücksichtnahme des Gesetzgebers aber auf alle diese Momente der Gefährdung, Beweisnotlage, Tragfähigkeit, Interessenlage und Prävention zeigt deutlich genug, daß § 7 K.F.G. nicht auf dem Verschuldungsprinzip beruht, sondern die Kausalhaftung und zwar die Gefährdehaftpflicht im besonderen rechtlich repräsentiert. Die Zulässigkeit der Einrede (im prozessualen Sinne) des unabwendbaren Ereignisses, wie auch die Bestimmungen, daß die in Frage kommenden Unfälle in der gefährlichen Natur des Kraftfahrzeugbetriebes begründet sein und sich bei dem Betrieb ereignet haben müssen, wenn eine Ersatzpflicht im Einzelfalle konstatiert werden soll, diese alle schließen für sich und zusammen mit anderen angeführten Bestimmungen die Annahme aus, daß die rechtliche Natur der Haftpflicht des § 7 mit dem Verursachungsprinzip im allgemeinen identisch ist. Die Verantwortung nach § 7 K.F.G. ist also ihrem Wesen nach eine Gefährdehaftpflicht.